Ziel und Methoden der Reichsbahn im Wettbewerbkampf gegen den Kraftwagen unter besonderer Berücksichtigung des Bahnspeditionsvertrags

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt a. Main

vorgelegt von

Otto Weichel

aus Nahbollenbach (Nahe)

1934

Druck: Heinrich Pöppinghaus o. H.-G.. Bochum-Langendreer.

Referent: Professor Dr. P. Arndt.
Korreferent: Professor Dr. J. Hellauer.

Tag der mündlichen Prüfung: 20. Dezember 1933.

Inhalts-Verzeichnis.

Verzeichnis der Abkürzungen.

a. a. O. = am angegebenen Ort.
Anm. = Anmerkung.
A. P. D. = Auto-Presse-Dienst.
Bsp. V. = Bahnspeditionsvertrag.
D. E. G. T. = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.
D. J. H. T. = Deutscher Industrie- und Handelstag.
D. R. G. = Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
E. V. O. = Eisenbahn-Verkehrsordnung.
G. od. Ges. = Gesetz.
H. G. B. = Handelsgesetzbuch.
R. G. Bl. = Reichsgesetzblatt.
R. D. A. = Reichsverband der Automobilindustrie.
R. M. Bl. = Reichs-Ministerialblatt.
V. D. E. V. = Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
V. D. J. = Verein Deutscher Ingenieure.
V. O. = Verordnung.
V. T. W. = Verkehrstechnische Woche.

Vorwort.

In den Betrachtungen über die Wirtschaftspolitik unserer Zeit nehmen die Verkehrsfragen einen breiten Raum ein. Ein Hauptgrund hierfür ist die Tatsache, daß die Aufwendungen für die Personen- und Güterbeförderung und den Nachrichtenverkehr in der kaufmännischen Kalkulation eine bedeutende Rolle spielen. Heute fallen diese Kosten besonders ins Gewicht, weil der Produktivitätsgrad unserer Wirtschaft unbefriedigend ist. Alle Erscheinungen und Probleme des heutigen Verkehrswesens gewinnen damit eine erhöhte Bedeutung für die Gesamtwirtschaft. Ein solches Problem, das noch nicht in befriedigender Weise gelöst ist, ist der Wettbewerb des Kraftwagens mit der bisherigen Hauptverkehrsträgerin, der Eisenbahn. Im Verlauf des Wettbewerbkampfes ist die Reichsbahn von dem neuen, ungestüm vordringenden Wettbewerber immer mehr in die Verteidigungsstellung gedrängt worden. Der Zweck der vorliegenden Arbeit soll sein, die Ziele und Methoden der Reichsbahn, die sie zur Erhaltung oder Wiedergewinnung ihrer Verkehrsmengen verfolgt und anwendet, näher zu untersuchen und auf ihre volkswirtschaftliche Berechtigung zu prüfen. Hierbei soll versucht werden, zwischen den Argumenten und Auffassungen, Maßnahmen, Gegenmaßnahmen und Zweckhandlungen der beiden Wettbewerber den volkswirtschaftlich nötigen Ausgleich aufzuzeigen. Die anzustrebende Gesamtlösung des Problems gipfelt wohl darin, daß auch hier These und Antithese zur Synthese geführt werden müssen.

Da sich Ziel und Methoden der Reichsbahn zuweilen nur aus dem volkswirtschaftlichen Werdegang der Eisenbahnen und ihren gesetzmäßigen Bindungen erklären lassen, ist auf die Darstellung dieser Zusammenhänge besonderer Wert gelegt worden. Dies umso mehr, als gerade diese Gesichtspunkte von den beteiligten Kreisen im Laufe der Auseinandersetzungen vielfach nicht genügend gewürdigt wurden.

Eine besondere Berücksichtigung hat der in der Öffentlichkeit als Abwehrmaßnahme der Reichsbahn heiß umstrittene Bahnspeditionsvertrag gefunden. Dies scheint deshalb gerechtfertigt, weil eine Maßnahme von solch weitgehender wirtschaftlicher Tragweite nur im Rahmen einer umfassenden Darstellung eine ihrer Bedeutung entsprechende Würdigung erfahren kann.

A. Grundlegung.

Strukturwandlungen im Verkehrswesen.

Die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens hängt in hohem Maße von der Möglichkeit ab, persönlichen Verkehr zu pflegen und Sachgüter auszutauschen. Erst das Vorhandensein von leistungsfähigen Verkehrsmitteln hat die stärkere Ausnutzung dieser Möglichkeit geschaffen und den Volkswirtschaften aller Länder ihr modernes Aussehen und immer neues Leben gegeben. Der Entwicklungsgrad des Transportwesens hat von jeher als ein Spiegel des jeweiligen Wirtschaftslebens gegolten. Auch im Altertum und Mittelalter gab es für die damalige Zeit bereits einen Welthandel. Aber die Transporte bezogen sich nur auf ausgewählte Güter, von denen eine kleine Gewichtseinheit am Verkaufsorte einen hohen Preis erzielte. Keinesfalls waren es Gegenstände des Massenverbrauchs, sondern solche Güter, für deren Erwerb nur eine zahlungskräftige Minderheit (kirchliche und weltliche Herrscher, wohlhabende Bürger) in Frage kam [1]. Aus der Tatsache, daß die Beförderung von Gütern sich dann nicht mehr lohnt, wenn die Beförderungskosten den Verkaufspreis aufzehren, erklärt es sich, daß vor der Einführung der Eisenbahn geringwertige Massengüter nur auf dem Wasserweg, und auch hier nicht auf allzugroße Entfernungen verfrachtet werden konnten. Die auf größere Entfernungen transportierten Güter (Seide, Wolle, Gewürze, Salz, Edelmetalle, Eisen, Zinn usw.) stellten Kostbarkeiten und Monopolartikel dar, die teuer bezahlt wurden. Das Risiko des Transportes solcher Waren war groß, fand aber auch am Bestimmungsort seinen Ausdruck im Verkaufspreis. So war es verständlich, daß nur wertvolle Dinge eine weite Landbeförderung lohnten. Das reiche Leipzig hatte um 1830 noch keine Bürgersteige, weil man die nötigen Granitplatten nur zu unerschwinglichen Preisen hätte herbeischaffen können. Wohl gab es auch damals im Verkehrswesen einen technischen Fortschritt, der sich vor allem in einer Vervollkommnung des Straßenbaus und des

[1]) Das Reisen zu Lande und auf große Entfernungen war noch um die Jahrhundertwende eine kostspielige Sache. Ein Kaufmann, der um 1800 in Deutschland mit sehr bescheidenen Ansprüchen, d. h. ohne Diener und mit 3 anderen Reisegefährten gemeinsam im Wagen untergebracht, reiste, mußte, etwa 1 Rthlr. 12 Gr. pro Meile d. h. ungefähr 56 Pfg. für das Kilometer aufwenden (vgl. J. G. Büsch, Sämtliche Schriften über die Handlung, Bd. 4, Hamburg 1826, S. 597).

Postbetriebs äußerte. Das Verkehrsbild änderte sich jedoch vollkommen mit der Erfindung der Eisenbahn [2]).

Man könnte heute der Meinung sein, daß damals nicht die Eisenbahn, sondern ein leistungsfähiges Straßenfahrzeug hätte erfunden werden müssen. Nicht für ein ganz neues Verkehrsmittel, die auf Schienen laufende Dampfbahn, sondern für ein motorisch getriebenes Landfahrzeug lag scheinbar das erhöhte und unmittelbare Bedürfnis vor. Vielleicht hätte eine derartige Reihenfolge des technischen Fortschrittes eine langsamere, aber dafür gleichmäßigere Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens im Gefolge gehabt.

Es wäre müßig, Betrachtungen darüber anzustellen, ob die heutige Rivalität der zwei wichtigsten Landverkehrsmittel sich dann in dieser Form abgespielt hätte. Immerhin ist der Hinweis berechtigt, daß die später als das Straßen-Motorfahrzeug eingeführte Eisenbahn ihre Berufung nur noch darin hätte sehen können, Massentransportmittel auf weite Entfernungen und Verbindungsglied zwischen den großen Städten zu werden. Das sind Mutmaßungen. Tatsache ist, daß die Einführung der Eisenbahn der gesamten Verkehrsentwicklung eine andere Richtung gegeben hat. Eine sprunghafte Entwicklung des neuen Verkehrsmittels ging einher mit einem gewaltigen Aufstieg des Wirtschaftslebens und einer großen Bevölkerungsvermehrung [3]).

Den Transport von Waren und Menschen besorgten bis zum Ausbruch des Weltkrieges fast nur die Eisenbahnen und Wasserstraßen. Erst in den letzten zwei Jahrzehnten hat der Kraftwagen als Massentransportmittel eine solch große Bedeutung gewonnen, daß er heute als Mitträger des Großverkehrs angesehen werden muß. Wie so manche neuzeitliche Errungenschaft verdankt auch der Kraftwagen dem Weltkriege seinen raschen Aufstieg. Zur Behebung von Transportschwierigkeiten wurden Ende 1916 immobile Kraftwagenkolonnen eingerich-

---

[2]) Eigentlich ist die Eisenbahn im Gegensatz zum Kraftwagen nicht als Ganzes „erfunden“ worden. Der Ursprung der heutigen Schienenwege geht auf das Ende des 16. Jahrhunderts zurück. Schon damals hat man zur Beförderung der Kohle aus den Bergwerken blechbeschlagene, hölzerne Spurbahnen benutzt. Auch eine mit Pferden betriebene Eisenbahn hat es im Jahre 1794 in Südwales gegeben. Die Verwendung des Dampfes als bewegende Kraft finden wir in ihren ersten Anfängen schon im Jahre 1680. Aber alle, hauptsächlich von englischen Erfindern angestellten Versuche, hatten die Fortbewegung von Dampfwagen auf der Straße zum Ziele, vereinigten also nicht die beiden Erfordernisse in sich, die nötig waren, um eine Eisenbahn im heutigen Sinne zu schaffen, nämlich die feste, eiserne Spur und die gleichzeitige Benutzung der Dampfkraft für die Fortbewegung.

[3]) Nach einer Aufstellung im Handwörterbuch der Staatswissenschaften 4. Aufl. 2. Bd., S. 688/89, ist die Bevölkerung im Deutschen Reich von 1840—1910 von 32,814 auf 64,926 Millionen angewachsen. Eine aufschlußreiche Parallele hierzu ergibt die Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Im Jahre 1845 waren 2 300 km Eisenbahnen vorhanden, 1908 hingegen 59 034 km.

tel, die zur Entlastung der Eisenbahnen landwirtschaftliche Erzeugnisse, Brennstoffe und Düngemittel beförderten. So kam es, daß der am Ende des Krieges für den friedlichen Verkehr zur Verfügung stehende Kraftwagenbestand sich gegenüber der Vorkriegszeit verdoppelt hatte [4]). Die Hast, mit der besonders in Deutschland die Demobilmachung durchgeführt werden mußte, ist ein Grund mehr dafür, daß eine organische, dem erforderlichen Transportvolumen entsprechende Eingliederung des Kraftwagens in die Friedenswirtschaft nicht erfolgen konnte. Die verminderte Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in der Nachkriegszeit hat weiterhin zu einer Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs beigetragen.

Aus nachstehender Tabelle ist der Bestand [5]) an Kraftfahrzeugen in Deutschland zu ersehen.

Zeit	Personenkraftwagen	davon Omnibusse	Lastkraftwagen	Kraftwagen insgesamt	Krafträder	Kraftfahrzeuge insgesamt [6])
1. 7. 1914	55 000	—	9 071	64 071	20 611	84 682
1. 7. 1922	82 692	1 755	43 711	126 403	38 048	165 729
1. 7. 1925	174 665	3 220	80 363	255 028	161 508	425 790
1. 7. 1926	206 487	5 086	90 029	296 516	263 345	571 893
1. 7. 1927	267 778	6 632	100 969	368 743	339 220	723 935
1. 7. 1928	351 380	8 596	121 765	473 145	438 228	935 312
1. 7. 1929	435 205	10 593	143 953	577 158	608 342	1 214 059
1. 7. 1930	501 254	11 984	157 432	658 686	731 237	1 419 870
1. 7. 1931	522 943	12 103	161 072	684 015	792 075	1 507 129
1. 7. 1932	497 275	11 274	152 420	649 695	719 178	1 499 724

Das gesamte öffentliche Kraftfahrliniennetz beziffert Sußdorf [7]) für 1930 im deutschen Überlandverkehr auf etwa 70 000 km Streckenlänge, wohingegen das Schienennetz der Reichsbahn eine Betriebslänge von 54 000 km hat. Eine solche Vervollkommnung des nationalen Transportsystems äußert sich in einer stets steigenden Massentransportfähigkeit und in einer verfeinerten Anpassungsfähigkeit an die Verkehrsbedürfnisse. Sie geht weiter einher mit einer gesteigerten Schnelligkeit und Planmäßigkeit des Verkehrs. Aus der Wechselwirkung zwischen der unter ökonomischen Gesichtspunkten betrachteten Fähigkeit, Massentransporte auszuführen, und der Fähigkeit einer weitgehenden Anpas-

---

[4]) Nach der Erhebung vom 1. 2. 1920 waren 19 742 Lastkraftwagen im Betrieb gegen 9 739 im Jahre 1914. (Wirtschaft und Statistik, 1. Jahrgang, S. 520 ff.)

[5]) Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reichs, 41. Jahrgang, 1932, 3. Heft, S. 58.

[6]) Einschl. Zugmaschinen und Kraftwagen f. Straßenreinigung und Feuerlöschzwecke.

[7]) Sußdorf, Der öffentliche Kraftwagen-Überlandverkehr. Verkehrstechnik 1930 Nr. 25/26.

sungsfähigkeit an die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse erklärt sich die heutige Wettbewerbslage der Landverkehrsmittel. Denn es liegt in der technischen Eigenart der Schienenbahnen begründet, daß mit der Fähigkeit, Massentransporte auszuführen, auch eine gewisse Starrheit verbunden ist. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn findet in der Regel ihre Grenze dort, wo die Anpassungsfähigkeit an die individuellen Verkehrsbedürfnisse den Ausschlag gibt. Es kommt hinzu, daß das Schienennetz trotz feinster Verästelung [8]) dem Verkehrsstrom niemals ganz folgen kann, was wieder dem Kraftwagen möglich ist. Das neuzeitliche Verkehrsproblem erhält deshalb seine besondere Bedeutung durch den Umstand, daß die beiden für die Volkswirtschaft unentbehrlichen Eigenschaften (Massentransportfähigkeit und Anpassungsfähigkeit) nicht in wünschenswerter Vollkommenheit bei einem Verkehrsmittel zu finden sind.

Während diese Ausführungen allgemein gelten, kommen als besondere Umstände für das rasche Vordringen des Kraftwagens und die Verschärfung des Wettbewerbs die wirtschaftlichen Strukturwandlungen der Nachkriegszeit in Betracht.

Als der Kraftwagenverkehr sich auszuwirken begann, waren gleichzeitig im Gesamtverkehr und in seiner Zusammensetzung wesentliche Veränderungen im Gange. Die gewaltsame Zerreißung geschlossener Wirtschaftseinheiten als Folge der Gebietsabtretungen auf Grund der Friedensverträge von 1919 hat nach den Veröffentlichungen des Instituts für Konjunkturforschung gegenüber 1913 bei 17 Warengruppen, die mehr als 59% des deutschen Güterverkehrs ausmachen, eine Verminderung des Güteranfalls auf 83%, des Güterverkehrs auf 86% gebracht, während die Bevölkerung aus dem gleichen Grunde nur auf 89% zurückgegangen ist. Der Verkehr mit den abgetretenen Gebieten betrug 1913 = 55,6 Millionen t, 1925 nur noch 12,5 Millionen t [9]). Im einzelnen spiegelt sich der Nachkriegs-Güterverkehr Deutschlands in folgenden Zahlen wieder [10]).

---

[8]) Es gibt in Deutschland keine Ortschaft, die mehr als 18 km von einer Schienenbahn entfernt liegt; auf 100 qkm Fläche entfallen 14,52 km und auf 10 000 Einwohner 11,6 km Schienenstreckenlänge (ausschl. Straßenbahnen) vgl. K. A. Müller, Wechselbeziehungen zwischen Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft und Allgemeinwirtschaft. Berlin 1931, S. 4.

[9]) Vgl. Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen" beim Deutschen Industrie- und Handelstag, Berlin 1930, S. 1.

[10]) Wirtschaft und Statistik, 12. Jahrg., 1932, S. 125.

	1913	1925	1926	1927	1928	1929	1930
	in Millionen Tonnen						
Inlandverkehr	429.0	353.7	367.0	419.6	411.7	414.6	336.7
1925 = 100	—	100.0	103.7	118.6	116.4	117.2	95.2
Versand nach dem Ausland	48.0	20.5	25.3	22.8	24.4	28.8	24.7
1925 = 100	—	100.0	123.6	111.4	118.8	140.3	120.2
Empfang aus dem Ausland	23.3	18.3	21.5	22.4	21.5	19.6	14.9
Zusammen	500.2	392.5	413.8	464.8	457.6	463.0	376.3
1913 = 100	100.0	78.5	82.7	92.9	91.5	92.6	75.2
Gesamtverband	477.0	374.2	392.3	442.4	436.0	443.3	361.3
1925 = 100	—	100.0	104.8	118.2	116.5	118.5	96.5
Ein- und Ausladungen in Deutschland	977.2	766.7	806.1	907.2	993.6	906.3	737.6

Zu berücksichtigen sind ferner die Strukturwandlungen der Wirtschaft als Folge des technischen Fortschritts. Die Verdrängung der Steinkohle durch flüssige Brennstoffe hat ebenso wie der Energietransport durch Rohr und Draht bedeutende Umwälzungen bewirkt, die sich in einer Schrumpfung des Transportvolumens äußern. Die hierdurch gegenüber 1913 ausfallende Transportmenge wird von berufener Seite für Deutschland auf über 1 Million Tonnen jährlich geschätzt.

Ganz besonders anregend auf die Ausdehnung des Kraftwagens haben sich die strukturellen Wandlungen ausgewirkt, die teils als Folge der Rationalisierungs- und der Konzentrationsbestrebungen der Wirtschaft, teils als Folge der Verhältnisse am Kapitalmarkt aufgetreten sind. Wer erinnert sich nicht jener nach Krieg und Inflation stoßweise einsetzenden Rationalisierungswelle, die von tiefgreifenden Änderungen im volkswirtschaftlichen Gesamtaufbau begleitet war. Änderungen der Betriebs- und Vertriebsformen in Industrie und Handel waren die Folge.

Für die Zusammenschlüsse der Unternehmungen und Betriebskonzentrationen waren nicht nur produktionstechnische Vorteile, sondern in vielen Fällen auch Transportersparnisse maßgebend, gleichgültig ob es sich um Betriebe gleicher Produktionsrichtung oder um die Angliederung von Vor- und Nachstufen der Produktion handelte. Die hierdurch entstandenen Großbetriebe führten jetzt den Kleinverkehr zwischen den angegliederten Betrieben meist selbst aus. Die Wahl des Verkehrsmittels fiel auf den für diese Zwecke der Selbstversorgung besonders beweglichen Kraftwagen. Hierdurch entstand der sogenannte Konzernverkehr, der neben dem Werkverkehr zweifellos für die Ausbreitung des Kraftwagens viel beigetragen hat.

Eine besondere Bedeutung hat der Werkverkehr durch die Wandlungen in der Einkaufs- und Absatzorganisation bekommen. Die Vergrößerung der Betriebseinheiten hatte zur Folge, daß Zentralläger angelegt und Filialen eingerichtet wurden. Die Rohstoff- und Warenverteilung zwischen den verschiedenen Stellen übernahm der Kraftwagen, ebenso die Beförderung der Waren zu Einzelhändlern und Konsumenten.

Schließlich haben neuzeitliche Methoden sowie die abnormen Kapital- und Zinsverhältnisse der Nachkriegszeit einen Wandel in der Lagerhaltung zur Folge gehabt (z. B. in der Margarine-, Zigaretten-, Möbel- und Düngemittelindustrie). „Die Betriebe gehen mehr und mehr zum Hand-in-den-Mund-Kauf über, eine Tendenz, die im schnellen Wechsel der Produktions- und Konsumtionsgüter (Erfindung, Mode), in den hohen Zinsen und sonstigen hohen Kosten der Lagerverwaltung, und in der günstigen Wirkung stets frischer Waren ihren Grund hat. Möglich wird diese Lagerhaltungspolitik allerdings erst durch leistungsfähige Verkehrsmittel, vor allem durch den Kraftwagen, der höchst beweglich, schnell und sicher die benötigte Ware bis vor die Türe bringt“ [11]).

Endlich haben auch Umgestaltungen auf kulturellem und sozialem Gebiet und vor allem die Bevölkerungsverschiebung zwischen Stadt und Land [12]) neue Verkehrsbedürfnisse geweckt, deren Befriedigung, soweit nicht ausgesprochene Massentransporte in Frage kommen, dem Kraftwagen zugefallen ist. Der großstädtische Berufs- und Ausflugsverkehr hat die Verkehrsmittel vor neue Aufgaben gestellt, insbesondere was Schnelligkeit und Bequemlichkeit angeht.

Diese Steigerung und Verfeinerung der Verkehrsbedürfnisse auf großen Gebieten des wirtschaftlichen und sozialen Lebens haben das Eindringen des Kraftwagens in die Verkehrswirtschaft besonders begünstigt. Sein größter Vorzug besteht eben darin, daß er vermöge seiner technischen Eigenart schwer schematisierbare Transporte besser befriedigen kann als die schienengebundene Eisenbahn. Der Kraftwagen ist von Schiene und Fahrplan unabhängig, er kann kleine, einen Güterwagen nicht auslastende Mengen vorzugsweise befördern. Weitere Vorzüge, so die vereinfachte Abfertigung, die Lieferung von Haus zu Haus, die Möglichkeit, eigenes Personal für das Ladegeschäft mitzugeben, und die geringeren Ansprüche, die an die Verpackung der Güter gestellt werden, haben den Kraftwagen für die Wirtschaft unentbehrlich gemacht.

Die Schienenbahnen sind mit allen Mitteln bestrebt, ihre in 100jähriger Tradition begründete Stellung in der Volkswirtschaft hochzuhalten, und verteidigen infolgedessen ihren Verkehrsbesitz gegen die Abwanderung zum Kraftwagen. Ein Blick auf die heutigen Wettbewerbsverhältnisse zeigt, daß eine befriedigende Lösung in der Form einer Verkehrsteilung noch nicht gefunden worden ist.

---

[11]) Mellerowicz, Grundlagen rationaler Verkehrsorganisation, Wirtschaftsheft 8 der Frankfurter Zeitung, S. 7.

[12]) 1871 wohnten in deutschen Großstädten mit über 100 000 Einwohnern 4,8% der Bevölkerung, 1900 hingegen schon 16,2% (Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., 7. Bd. S. 836).

B. Hauptteil.

I. Das Ziel der Reichsbahn: Erhaltung der volkswirtschaftlichen Tarif- und Beförderungsgrundsätze.

Diese These bezeichnet die Reichsbahnverwaltung in ihren Schriften als ihr Ziel im Wettbewerbskampf gegen den Kraftwagen.

Welches sind die typischen Kennzeichen der volkswirtschaftlichen Einstellung der Reichsbahn? Im Zusammenhang mit der Reparationsregelung hat eine reichsgesetzliche [1] Umgestaltung der bisherigen Reichseisenbahnen dergestalt stattgefunden, daß die Bahnen in Reichseigentum verblieben sind, der Betrieb aber einer Gesellschaft übertragen wurde. Trotz der Gesellschaftsform ist die Deutsche Reichsbahn auch heute noch eine auf öffentlich-rechtlicher Grundlage beruhende Verkehrsanstalt [2]. Professor F. Giese-Frankfurt [3]) legt die Rechtsnatur der Reichsbahn-Gesellschaft dahin aus, daß sie sowohl eine juristische Person des Privatrechts als auch eine juristische Person des öffentlichen Rechts ist. Eine solche kann sie nur sein, wenn Gemeinnützigkeit vorliegt und Hoheitsbefugnisse ausgeübt werden. Beides nimmt Professor Giese für die Reichsbahn in Anspruch. Da die Reichsbahn-Gesellschaft verpflichtet ist, ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kauf-

---

[1]) Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Gesetz) vom 30. 8. 1924 in der Fassung vom 13. 3. 1930 RGBl. II Nr. 7.

[2]) Das Reichsbahngesetz bestimmt in § 16 Abs. 4: „Die Gesellschaft kann für sich und ihre Bediensteten die Sonderstellung in Anspruch nehmen, die für die Verwaltungen des Reichs und deren Bedienstete auf dem Gebiete des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts jeweils besteht." — Im § 17 a. a. O. heißt es: „Die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reiches. Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden. Die Gesellschaft ist berechtigt, ein Dienstsiegel mit dem Reichsadler zu führen." — Ferner kommt der öffentlich-rechtliche Charakter des Unternehmens auch in der Besetzung der Verwaltung mit Beamten zum Ausdruck (§ 23 a. a. O. und § 3 des Reichsbahn-Personalgesetzes vom 30. 8. 24 vgl. RGBl. II, S. 287).

[3]) Vortrag im Institut für Wirtschaftswissenschaften zu Frankfurt (M) am 24. 11. 1932.

männischen Grundsätzen zu führen (§ 2 des Reichsbahngesetzes), war mit der Umwandlung an sich keine Abweichung von den Prinzipien der früheren Staatsbahnen verbunden. „Die Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft und die Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen stellen keinen Gegensatz dar, sondern müssen sich in einem modern geleiteten öffentlich-rechtlichen Unternehmen zusammenfinden und ergänzen. Je kaufmännischer sich die Gesellschaft einstellt, desto besser kann sie ihre volkswirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen“ [4]). Von den Staatsbahnen hat die Reichsbahn auch den Monopolcharakter übernommen, d. h. Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs dürfen nur mit Zustimmung des Staates gebaut und von der Gesellschaft betrieben werden. Ein Unternehmen aber, das tatsächlich ohne Konkurrenz besteht, muß seine geschäftlichen Angelegenheiten den großen Gesichtspunkten einer volkswirtschaftlichen Verkehrspolitik unterordnen. Jede Verkehrspolitik findet vornehmlich ihren Ausdruck in der Tarifgestaltung, der wiederum ein volkswirtschaftlich aufgebautes Tarifsystem zugrunde liegt. Um die Erhaltung dieses Tarifsystems ist im Zusammenhang mit der Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs ein heftiger Streit entbrannt.

Daneben gibt die Reichsbahn als Gründe für ihr Verhalten gegenüber dem Kraftwagen noch die Erhaltung ihres Kapitals und die politische Sonderbelastung an. Auf beide Punkte soll hier eingegangen werden, bevor der Tarif besprochen wird.

Die hohe Kapitalintensität der Eisenbahnen ist eine der wichtigsten Ursachen für ihre schwierige Lage im Kampf gegen Kraftwagen und Krise.

Das Anlagekapital der Reichsbahn beläuft sich nach den bilanzmäßigen Veröffentlichungen auf rund 27 Milliarden RM. Den in sämtlichen deutschen Schienenverkehrsunternehmungen angelegten Vermögenswert gibt Müller mit 18% des gesamten deutschen Volksvermögen an [5]). Allerdings ist hier der Vermögenswert der Reichsbahn durch Zusammenzählen der bis 1924 aufgewendeten Anlagewerte, vermehrt um die seither investierten Beträge errechnet. Für ein kaufmännisches Unternehmen ist diese Methode anfechtbar. „Nicht die Summe der einstigen Kosten gibt den Kapitalwert, sondern die Kapitalisierung des nachhaltig erzielbaren Ertrages, korrigiert durch den Reproduktionskostenwert. Unter diesen Umständen kann der Reichsbahn ein höherer Wert als 12—14 Milliarden nicht zugestanden werden“ [6]). Als Schlußfolgerung wird entsprechende Abschreibung empfohlen.

Interessant ist ein Wertvergleich mit den Landstraßen und Kraftfahrzeugen deshalb, weil eine diesbezügliche Schätzung fast zu demselben Anlagewert kommt, wie er oben für die Reichsbahn angegeben wird.

---

[4]) Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken. Berlin 1931, S. 15.

[5]) Wechselbeziehungen zwischen Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft und Allgemeinwirtschaft. Berlin 1931, S. 101.

[6]) Mellerowicz, a. a. O. S. 13.

1931 waren in Deutschland 276 500 km, davon etwa 230 000 km befestigte, für den Kraftverkehr geeignete Straßen vorhanden, die von rd. 1 502 776 Kraftfahrzeugen (darunter 792 075 Kraftfahrräder) benutzt wurden. Der investierte Wert dieser Straßen wird auf 14,3 Milliarden RM. geschätzt. Die Kraftfahrzeuge stellen insgesamt einen Wert von etwa 7,2 Milliarden RM. dar. Die Garagen und ähnliche Bauten mit 1 Milliarde RM. angesetzt, ergibt sich ein Gesamtwert von 22,5 Milliarden. Mit Rücksicht auf die Abnutzung kann der heutige tatsächliche Wert auf rd. 16 Milliarden RM. angesetzt werden [7]).

Selbst wenn man diesen Anlagewert zugrundelegt und eine Durchschnittseinnahme von 4,7 Milliarden RM. annimmt, bedarf es immerhin einer Zeit von 3, 4 Jahren, um das investierte Kapital einmal umzuschlagen. Wenn dieser langsame Kapitalumschlag auch in der Wirtschaftsstruktur der Eisenbahnen seine natürliche Erklärung findet, so können die Bestrebungen der Reichsbahn, die auf Erhaltung und Ausnutzung ihrer gewaltigen Anlagewerte gerichtet sind, wohl verstanden werden.

Neben der Kapitalerhaltung hat die politische Sonderbelastung der Reichsbahn in dem Meinungsstreit stets eine große Rolle gespielt.

Unter öffentlicher Sonderbelastung versteht die Reichsbahn finanzielle Aufwendungen, die sie für das Reich zu machen hat, und zwar [8])

1. Dividende auf 500 Millionen RM. Vorzugsaktien, die dem Reich bei der Gesellschaftsgründung unentgeltlich überlassen worden sind	35	Mill. RM.
2. Beförderungssteuer	236,7	„
3. Vermehrte Personallasten	190	„
4. Mehrkosten durch neue Grenzziehung	18	„
zusammen:	479,7	Mill. RM.

jährlich. Der als Reichssteuer festgelegte Betrag zu den Reparationszahlungen in Höhe von 660 Millionen RM. jährlich ist seit 1. 7. 1931 durch den Hoover-Plan und später durch das Lausanner Abkommen aufgehoben worden. Es blieben nach obiger Zusammenstellung immerhin noch annähernd ½ Milliarde RM. jährlich, die die Reichsbahn zusätzlich aufzubringen hätte. Welche Bewandtnis hat es damit?

Über die Verzinsung der Vorzugsaktien bedarf es keiner weiteren Ausführungen.

Nach dem Verkehrssteuergesetz [9]) hat die Reichsbahn eine Beförderungssteuer an das Reich abzuführen. Diese Steuer, die sich nach der Höhe der Ein-

7) Vgl. Rentsch, Straße und Kraftwagen. Halle 1933, S. 22.

8) Vgl. Meyer, Die Wirtschaftslage bei der Reichsbahn. Der Eisenbahnfachmann Berlin (Verlag H. S. Hermann) 1932, S. 338.

9) Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (RGBl. Nr. 73).

nahmen richtet und für 1931 = 236,7 Millionen RM. betrug, soll durch Überwälzung aufgebracht werden. Die Überwälzung gelingt zwar formell; da aber der Fahrpreis oder Frachtsatz um den Steuerertrag erhöht ist, wird dadurch ein Verkehrsrückgang hervorgerufen und die Überwälzung mißlingt insoweit. Die Beförderungssteuer wird als durchlaufender Posten geführt und erscheint nicht in den Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahn-Betriebsrechnung. Nach Utermann handelt es sich bei der Beförderungssteuer um eine Umsatzsteuer, die von allen Beförderungsleistungen, ausgenommen vom Kohlenverkehr, und zwar in Höhe von 10 bis 16% der Einnahmen des Personenverkehrs und 7% der Einnahmen des Güterverkehrs erhoben wird. Vom Gesamtumsatz der Reichsbahn, also einschließlich der Kohlenfrachten und sonstigen Betriebseinnahmen macht sie 6,05% aus. „Dies ist die einzige ins Gewicht fallende Steuer, die die Reichsbahn zahlt. Eine Gesamtsteuerbelastung in Höhe von 6,05% vom Umsatz stellt aber in Deutschland kaum etwas Ungewöhnliches dar“ [10]).

Die vermehrten Personallasten sind so entstanden, daß die Reichsbahn während der Demobilmachung zur Aufnahme großer Arbeitnehmermassen veranlaßt wurde. Auch mußte nach dem Kriege ein großer Teil des Eisenbahnpersonals aus den abgetretenen Gebieten übernommen werden. Die schwierige Finanzlage der Reichsbahn in Verbindung mit der Schaffung eines eigenen Haushalts führte 1924 zwangsläufig zu einer Verringerung des überhöhten Personalstandes. Auf diese Weise sind 90 000 Beamte in den Ruhestand versetzt worden. Die Aufwendungen hierfür glaubt die Reichsbahn zu Unrecht tragen zu müssen, weil sie auf die ihr aufgezwungenen Einstellungen nach dem Kriege zurückgehen. Die Gebietsabtretungen im Osten und Westen des Reichs haben neue Grenzbahnhöfe erstehen lassen, deren Kosten die Reichsbahn zur Last fielen.

Zu diesen vermehrten Lasten treten schließlich hemmend für die Wettbewerbsfähigkeit der Reichsbahn noch die Auflagen, die ihr gemacht werden, z. B. für die Viehseuchenbekämpfung, Desinfektion, Anlagen für die Reichspost, für den Zoll (Gebäude) und für die Zwecke der Landesverteidigung“ [11]).

Es fragt sich nun, ob diese Sonderlasten der Reichsbahn ihre wirtschaftlichen Kräfte übersteigen und in einem Mißverhältnis zur Einnahmeentwicklung stehen. Hier könnte ein Vergleich mit den Vorkriegsüberschüssen der Staatsbahnen Aufschluß geben. Ein Vergleich ist aber, da die Kalkulationsmethoden der früheren Staatsbahnen hinsichtlich der Abschreibungen ganz anderer Art waren, kaum angängig. Der Studienausschuß beim Deutschen Industrie- und Handelstag ist der Ansicht, daß eine Mehrbelastung der Reichsbahn gegenüber den früheren Staatsbahnen in nennenswertem Maße nicht vorliegt [12]). Zu einem ähnlichen Ergebnis ist auch Utermann gekommen. „Bei einem Ver-

---

[10]) Vgl. Utermann, Die öffentlichen Lasten der Reichsbahn. Wirtschaftsdienst 1931, Heft 38, S. 1596.

[11]) Katter, Die Reichsbahn und ihre Wettbewerber in der deutschen Verkehrswirtschaft. Die Reichsbahn, 1932, S. 225.

[12]) Denkschrift des Studienausschusses, a. a. O., S. 21 f.

gleich des Kapitaldienstes nebst öffentlichen Abgaben der früheren Staatsbahnen mit der Belastung der Reichsbahn ergibt sich, daß 1913 eine Belastung von 5,59% des Anlagekapitals, 1929 eine solche von 4,86% des Anlagekapitals vorhanden war. Danach hält sich die heutige Belastung durchaus im Rahmen dessen, was auch den früheren Landeseisenbahnen zugemutet worden ist. Daraus folgt, daß diese Belastung nicht der Grund für den heute so mißlichen Zustand der Reichsbahnfinanzen sein kann, sondern daß dieser Grund notwendigerweise auf anderen Gebieten liegen muß“ [13]).

Es ist weiter zu berücksichtigen, daß die Aufnahme von Reichsbahnkrediten und -Anleihen durch die Reichsregierung weitestgehend unterstützt wird. Auch sind der Gesellschaft wiederholt größere Kredite gewährt worden, deren Rückzahlung die Regierung nachträglich erlassen hat. Beispielsweise erhielt die Reichsbahn-Gesellschaft [14])

a) zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Fortführung begonnener Bahnbauten vom Reich Sonderkredite in Höhe von 133,6 Millionen RM., deren Rückzahlung erlassen ist;
b) Industriekredite der Wagenbauvereinigung und von Brückenbaufirmen (131,5 Millionen RM.);
c) Darlehen von Ländern und Gemeinden für Bauausführungen in deren Interesse (70 Millionen RM.).

In der Literatur besteht heute Einigkeit darüber, daß die Reichsbahn nach dem Fortfall der Reparationszahlungen und in Anbetracht der Reichskredite eine nennenswert ins Gewicht fallende Sonderlast nicht mehr zu tragen hat.

B I a. Der Eisenbahntarif in seiner öffentlich-rechtlichen und volkswirtschaftlichen Bedeutung.

Der Beförderung eines Gutes [1]) mit der Eisenbahn liegt der Abschluß eines Frachtvertrags zugrunde. Rechtsquellen für den Eisenbahn-Frachtvertrag sind für den inländischen Verkehr die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. 10. 1928 [2]) und der Eisenbahntarif. Der Begriff „Tarif“ ist ein dem Eisenbahnverkehr eigentümliches Charakteristikum. „Im engeren und älteren Sinne versteht man unter Eisenbahntarif ein Verzeichnis der von einer Bahn für ihre Leistungen bedungenen Gebühren. In einem weiteren Sinne dagegen — und heute wird das Wort in diesem angewandt — ist Eisenbahntarif die Zusam-

---

[13]) Utermann, Die öffentlichen Lasten der Reichsbahn. Wirtschaftsdienst, 1931, Heft 38, S. 1598.

[14]) Vgl. Kreditaufnahme, Die Reichsbahn 1932, Heft 42, S. 897.

[1]) Die grundlegenden Tarifvorschriften für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Tiere sind die gleichen. Insbesondere besteht auch Tarifgleichheit und Veröffentlichungspflicht.

[2]) RGBl. Teil II Nr. 26/1928.

menstellung der für den Beförderungsvertrag festgesetzten Bedingungen, wovon die Gebühren (Preise) nur einen Bestandteil bilden [3]). Tarif ist somit die Gesamtheit aller Rechtsnormen [4]) (einschl. Beförderungspreise), die dem Eisenbahn-Frachtvertrag zugrunde liegen. Bereits das preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838 hatte den Bahnen die Pflicht auferlegt, Tarife aufzustellen und zu veröffentlichen. § 31 des Preußischen Eisenbahngesetzes lautete: „Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als auch in der Zwischenzeit eintretende Veränderungen sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte und ohne Unterschied der Unternehmen gleichmäßig anzuwenden."

Der Text des geltenden Rechts lautet [5]):

„Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise . . . . . notwendigen Angaben enthalten. Die Tarife sind bei Erfüllung der darin gegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden.

Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig."

Hiernach ist die Tarifgleichheit und Tarifveröffentlichungspflicht bindend vorgeschrieben, eine wirtschaftspolitische Schutzbestimmung für Einzel- und Gesamtwirtschaft. Der Eisenbahntarif bedarf zu seiner Gültigkeit der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

Eisenbahn-Beiräte [6]) und eine ständige Tarifkommission sorgen für eine dauernde öffentliche Kontrolle der Tarife.

---

[3]) J. Hellauer, Nachrichten im Güterverkehr, Berlin und Wien, 1930, S. 88.

[4]) Gliederung des Gütertarifs:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I

Abteilung A (EVO. nebst Ausführungsbestimmungen).

Abteilung B (Allgem. Tarifvorschriften, Gütereinteilung und Nebengebührentarif).

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II

Heft A (besondere Ausführungsbestimmungen zum Teil I nebst Vorschriften zu den Entfernungen und Frachtsätzen).

" B (2 Entfernungstafeln).

" C Ia (Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen).

" C Ib (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- u. Anstoßfrachten).

" C Ic (örtliche Gebühren). Heft C II (Ausnahmetarife).

" D (Verzeichnis der Eisenbahn-Güterstationen).

[5]) EVO. vom 1. 10. 1928, § 6 (1 u. 2) RGBl. Teil II Nr. 26.

[6]) Errichtet gemäß Art. 93 der RV. zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife. Es gibt Landeseisenbahnräte und einen Reichseisenbahnrat.

Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der EVO. im Widerspruch stehen, sind nach § 47 Abs. 2 HGB. nichtig. Hingegen greifen die Bestimmungen des HGB. und BGB. Platz, soweit nicht in der EVO. eine anderweitige Regelung erfolgt ist. Zu beachten bleibt, daß nur der Inhalt der EVO. materielles Recht ist, und daß die Ausführungsbestimmungen und die gesamten Tarifbestimmungen nur Vertragsbedingungen sind, die erst mit dem Abschluß des Frachtvertrags als wesentliche Bestandteile dieses Vertrags für beide Teile bindend werden. Aus dem Tarif entstehen somit für beide Vertragsteile klagbare Verpflichtungen. Jeder Versender oder Reisende kann nur zu den bestehenden Bedingungen in den Vertrag eintreten; Vereinbarungen von Fall zu Fall sind unstatthaft. Der Eisenbahntarif ist ein zweiseitiger Leistungstarif und in seinem Wesen bindend nach oben.

Der Eisenbahnfrachtvertrag wird für die Beförderung eines Gutes von der Versandstation bis zu der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation abgeschlossen. Die Bindung der Beförderungspreise bezieht sich daher nur auf die Unterwegsfracht von Bahnhof zu Bahnhof und die von der Annahme bis zur Ausgabe des Gutes entstehenden Nebengebühren. Der Tarifzwang des § 6 EVO. gilt anerkanntermaßen nur soweit, wie der Beförderungs- (Kontrahierungs-) zwang [7]). Eine tarifliche Bindung besteht insbesondere nicht für die Rollgelder.

Die Bestimmungen des § 6 EVO. haben im Zusammenhang mit dem Kraftwagenwettbewerb eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Bekanntlich hatte die Reichsbahn als Wettbewerbsmaßnahme die K-Tarife eingeführt, die von vielen Fachleuten als ein Verstoß gegen die Tarifgleichheit angesehen wurden. Mit der Aufhebung dieser Tarifart ist das Streitobjekt wieder verschwunden.

Auch im Zusammenhang mit dem Bahnspeditionsvertrag, der in einem besonderen Abschnitt ausführlich behandelt wird, hat sich die Reichsbahn Vorwürfe zugezogen, die auf eine Verletzung der EVO. abzielen.

Viele Kritiker sehen im § 2 Ziff. 12 des Bahnspeditionsvertrags eine ungleiche Behandlung der Verfrachter, die gegen § 6 EVO. verstoße. „Diese Auffassung würde nur dann richtig sein, wenn es sich bei den Leistungen der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer, bei denen die bahnamtlich festgesetzten Gebühren ermäßigt oder erlassen werden können, um tarifliche Leistungen der Eisenbahn handeln würde. Das ist aber nicht der Fall“ [8]). Dieser Ansicht ist beizupflichten, wenn sie sich auch nicht ohne weiteres aus der Monopolstellung der Bahn begründen läßt, wie dies auch Spieß tut [9]). Es ist vielmehr von dem Wesen des Frachtvertrags auszugehen, der nach obigen Feststellungen nur für die Beförderung von Bahnhof zu Bahnhof gilt. Sicherlich kann eine so

---

[7]) Vgl. auch v. Kienitz, Der Schenkvertrag und die Zukunft des Güterkraftverkehrs, Ztg. d. VDEV. 1931, S. 627.

[8]) Simonson, Noch einmal zur Frage der Gültigkeit des Bahnspeditionsvertrags. Ztg. d. VMEV. 1933, Nr. 12 S. 243.

[9]) Spieß, Tarif. Eine encyklopädische Studie, Berlin 1931, S. 28.

weitgehende Gesetzesbestimmungen nur einem Unternehmen auferlegt werden, das ein tatsächliches Monopol besitzt. Die Durchbrechung dieses Monopols durch den Kraftwagen hat denn auch den Anstoß für eine Lockerung des § 6 EVO. für die Eisenbahn gegeben.

Vorschläge der Eisenbahnverwaltungen in dieser Richtung hatten bereits feste Gestalt angenommen. In seiner Sitzung vom 18. 9. 30 hatte der Güterverkehrsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorgeschlagen, die Bestimmung des § 6 EVO. „Preisermäßigungen oder sonstige Begünstigungen gegenüber den Tarifen sind verboten und nichtig" mit dem Zusatz zu versehen: „Jedoch kann die Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln besondere Vereinbarungen treffen. Hierfür hat die Eisenbahn allgemeine Grundsätze aufzustellen, die der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedürfen und im Tarif zu veröffentlichen sind" [10]). Diese Vorschläge führten zu einer entsprechenden Eingabe der DRG. an den Reichsverkehrsminister. Durch Erlaß vom 31. 12. 31 — E. I. 12 Nr. 3760 — hat der Minister ein Entgegenkommen in der Neugestaltung des § 6 EVO. abgelehnt mit der Begründung, „daß es mit Rücksicht auf die Verordnung über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 6. 10. 31 [11]) nicht notwendig erscheine, darüber hinaus noch die frachtrechtlichen Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die gleichmäßige Anwendung der Tarife auf jedermann und den Zwang zur Veröffentlichung der Tarife zu lockern".

Hingegen ist im Saargebiet erstmalig mit der Tarifgleichheit gebrochen worden. Durch Verordnung der Regierungskommission vom 9. August 1932 ist § 6 (3) EVO.: „Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig" abgeändert worden in folgende Fassung: „Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig. Jedoch kann die Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln besondere Vereinbarungen treffen. Ferner ist die Eisenbahn berechtigt, die in den Tarifen veröffentlichten, für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, die Beförderungspreise und die Nebengebühren nur bei Einhaltung besonderer durch den Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln gebotenen Bedingungen zu gewähren und bei Nichteinhaltung dieser besonderen Bedingungen von den Tarifen abzuweichen."

Damit wird der Saarbahn im Wettbewerb mit dem Kraftwagen und der Binnenschiffahrt volle Handlungsfreiheit gewährt. Begründet wird diese Maßnahme mit der Notwendigkeit, die Verkehrsmittel auf eine gleiche Wettbewerbsgrundlage zu stellen. Man hat sich entschlossen zu handeln, um das Chaos und den Ruin eines wirtschaftlich so mächtigen Verkehrsmittels, wie es die

---

[10]) Vgl. Niederschrift über die 108. Sitzung des Güterverkehrs-Ausschusses in Bad Reichenhall am 18. 9. 1930, S. 19.

[11]) RGBl. I S. 537 ff.

Eisenbahn ist, zu vermeiden [12]). Gegen diese Lösung richten sich alle Bedenken, die gegen die geschäftliche Freiheit eines volkswirtschaftlich so wichtigen Verkehrsträgers überhaupt vorzubringen sind. Die Erfahrungen mit dem neuen Verkehrsrecht müssen abgewartet werden; sie werden allerdings keine Allgemeingültigkeit beanspruchen können, weil der Geltungsbereich klein und das Saargebiet mit Rücksicht auf seine geographische und politische Lage fast als eine „Verkehrs-Oase" anzusehen ist.

Immerhin mehren sich auch hierzulande die Stimmen, die einer Abänderung des § 6 EVO. das Wort reden. Die im Abschnitt II b darzulegende reichsgesetzliche Regelung des Kraftwagenwettbewerbs fußt auf dem Gedanken, den Verkehr der Nahzone dem Kraftwagen zu überlassen und seine Betätigung dafür im Güterfernverkehr einzuschränken. Die gesetzlichen Bindungen der Reichsbahn hat man aber auch in der 50 km-Nahzone unverändert bestehen lassen. Die Entscheidung, ob hier eine Änderung zu empfehlen ist, kann nur vom Gesetzgeber im Rahmen einer Gesamtlösung getroffen werden.

Mit der öffentlich-rechtlichen Bedeutung des Eisenbahntarifs hängt seine volkswirtschaftliche Bedeutung eng zusammen, ja, man kann sagen, daß diese mit jener beginnt. Die Gleichheit der Bedingungen aller Eisenbahn-Frachtverträge ist als ein volkswirtschaftlicher Vorzug zu werten. Die Reichsbahn hat jedermann und jedem Wirtschaftszweig zu jeder Zeit ihre Verkehrsleistungen darzubieten ohne Rücksicht darauf, ob das Geschäft im einzelnen lohnend ist. Betriebspflicht und Kontrahierungszwang gehören zu den stärksten Argumenten, die für die Gemeinnützigkeit der Reichsbahn angeführt werden können. Selbst in der Inflationszeit konnte es niemals in Frage kommen, die Eisenbahnen wegen der grenzenlosen Verlustwirtschaft ganz oder teilweise stillzulegen, was ein der Volkswirtschaft nicht verantwortlicher Privatunternehmer vielleicht hätte erwägen müssen. Die volkswirtschaftliche Einstellung kommt aber erst voll und ganz darin zum Ausdruck, daß die Eisenbahn in der Hand des Staates ein starkes Instrument der Wirtschaftspolitik ist. P h i l i p p o v i c h sagt hierüber: „Das Streben, die Eisenbahnen im Dienste der Wirtschaftspolitik auszunutzen, äußert sich sowohl in der ganzen Anlage von Bahnen, wie in der Bildung besonderer Tarife für bestimmte Zwecke.

In der ersten Hinsicht mag auf den Bau unrentabler Bahnen durch den Staat, auf die Förderung des Baues von Nebenbahnen und Lokalbahnen durch den Staat und die kommunalen Körper hingewiesen werden. So wurde in Österreich der Bau kostspieliger Alpenbahnen 1904 beschlossen und ausgeführt, von welchen man mit voller Sicherheit ein Defizit erwartete, weil diese Bahnen arme Gebiete in den Verkehr einbeziehen und dem einzigen größeren Hafen der Monarchie, Triest, eine zweite Bahnverbindung mit dem Hinterlande verschaffen, welche für viele Gebiete eine Entfernungskürzung und dadurch eine Erleichterung des Exports über See und des Transports von dort bedeutet.

[12]) Vgl. auch Eisenbahn und Kraftwagen, insbesondere im Saargebiet. Saarländische Verkehrs- und Handelszeitung vom 3. 9. 1932 (Sonderbeilage) S. 4.

Demselben Zwecke, Hebung der heimischen Volkswirtschaft, dienen die meisten der Ausnahmetarife, Deklassierungen und sonstigen Begünstigungen, welche in so reichem Maße in den Tarifierungen, z. B. Deutschlands und Österreichs, in den letzten Jahrzehnten stattgefunden haben" [13]).

Ein solcher Ausgleich in der Verkehrsbedienung wirtschaftsstarker und wirtschaftsschwacher Landesteile beruht im wesentlichen auf der nationalen Verkehrseinheit, deren Träger in fast allen Kulturländern die Eisenbahnen sind.

Das Tarifsystem der Reichsbahn (vgl. auch folgenden Abschnitt) ist Mittel zum Zweck. Aufgabe und Zweck des Systems sind, Verkehrsleistungen zu ermöglichen, die auf gemeinnütziger Grundlage im ganzen Lande zu den gleichen Preis- und Beförderungsbedingungen dargeboten werden können. Darüber hinaus ist das Reichsbahn-Tarifsystem eine wichtige Handhabe für die Wirtschaftspolitik, insbesondere die Außenhandelspolitik.

Um die Erfüllung dieser Aufgaben zu sichern, sind Betriebspflicht und Kontrahierungszwang für die Eisenbahn gesetzlich festgelegt.

BIb. Tarifsystem und Wettbewerb.

Unter Tarifsystem versteht man die Grundsätze, nach denen die Tarife gebildet und die Tarifsätze berechnet und abgestuft werden. Bei einem solchen System sind die Elemente der Preiskalkulation (Selbstkosten und Gewinn) bei der einzelnen Beförderungsleistung weitgehend ausgeschaltet. Die Beförderungspreise unterliegen vielmehr einer systematischen Differenzierung in der Weise, daß die untere Grenze zwar bei den Selbstkosten liegt, die Tarife darüber hinaus aber umso höher ansteigen, je größer die finanzielle Leistungsfähigkeit der Verbraucher und Reisenden oder der Wert des beförderten Gutes ist. „Die Tarife der Reichsbahn bewegen sich daher im allgemeinen auf einer Linie, die zwischen den Selbstkosten als untere Grenze und dem Wert der Leistung für die Benutzenden als der oberen Grenze liegt" [1]). Auf den Tarifaufbau selbst ist im folgenden näher einzugehen.

Ib1. Das Tarifsystem der Reichsbahn.

aa) Im Personenverkehr.

Der Personentarif der Reichsbahn [2]) ist ein reiner Entfernungstarif, d. h. der Fahrpreis wird durch Vervielfältigung des Strecken-Einheitssatzes der betreffenden Wagenklasse mit der Zahl der Tarifkilometer errechnet.

---

[13]) Philippovich, Handbuch des Öffentlichen Rechts, 4. Abt. Volkswirtschaftspolitik 2. Teil, Tübingen 1907, S. 72.

[1]) Moormann, Das Tarifwesen (Leitfaden f. d. Verkehrsdienst, Heft 1) Berlin 1925, S. 10.

[2]) Gliederung:

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßgut-Tarif,

Für Zeitkarten und im Vorortverkehr bestehen Staffeltarife.

Die Benutzung der Eil-, Schnell- und Luxuszüge wird mit einem besonderen Zuschlag abgegolten, der für Kilometerzonen festgesetzt ist (Zonentarif).

Neben den Regelfahrpreisen spielen die Fahrpreisermäßigungen eine ständig steigende Rolle. Im Jahre 1930 entfielen im Fernverkehr der Reichsbahn auf ermäßigte Fahrkarten [3]):

von den Einnahmen	rd. 23 v. H.
von den Reisenden (Fahrten) . . .	„ 59 v. H.
von den Personen-Kilometern . . .	„ 42 v. H.

Diese Ermäßigungen dienen sozialen und kulturellen Zwecken; insbesondere auch der Ertüchtigung der Jugend und dem Erholungsbedürfnis weiter Volkskreise. Besonders verbilligt ist der Berufsverkehr, dem eine große soziale Bedeutung zukommt.

„Die Personenbeförderung ist ein Geschäftszweig, der nicht einmal die Betriebskosten in voller Höhe deckt, geschweige denn die vollen Selbstkosten. Schuld daran sind die Personenzüge. Und zwar nicht, weil die Kosten im Vergleich zu den anderen Zuggattungen als überspannt hoch angesehen werden müssen, sondern aus dem Grund, weil sie zu geringe Einnahmen erbringen. Hier findet sich eben in der Hauptsache der Verkehr an, der zu ermäßigten Tarifen gefahren wird“ [4]).

Eine Möglichkeit, den Personenverkehr, der übrigens schon vor dem Kriege bei allen deutschen Staatsbahnen ein Verlustgeschäft war, rentabel zu gestalten, ist heute im Zeichen des Kraftwagens kaum gegeben. Denn eine Besserung ist nicht von der tariflichen Seite, sondern nur durch eine erhöhte Ausnutzung zu erreichen. Eine solche Massenausnutzung ist aber, von vorübergehenden Steigerungen an Festtagen abgesehen, nicht zu erhoffen. Dessen ist sich auch die Reichsbahn bewußt, denn sie begegnet dem Wettbewerb des Kraftwagens im Personendienst nicht mit ausgesprochenen Kampfmitteln [5]). Für

---

Teil I vom 1. 10. 1931.

Teil I enthält: Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und die allgemeinen Ausführungsbestimmungen.

Teil II enthält: Gebühren für Sonderzüge ohne Fahrpreisermäßigungen, für die Beförderung von Gefangenen und die Benutzung der Güterzüge.

Die nur für die DRG. geltenden Ausführungsbestimmungen zum Tarif II behandeln die Fahrpreisermäßigungen (Monatskarten, Arbeiterwochenkarten, Sonntagskarten usw.).

[3]) Fritze, Tarifwesen des Personenverkehrs. Verkehrstechnische Woche, Sonderheft, der Personenzugdienst, Berlin, Hackebeil 1930, S. 30.

[4]) Tecklenburg, Die Betriebskostenrechnung der Deutschen Reichsbahn, ihre Methode und Auswirkung. Die Reichsbahn 1929, Nr. 50, S. 971.

[5]) Vgl. die Ausführungen hierüber im Abschnitt II 2.

den Kraftwagen sprechen vielfach psychologische Momente. Der Reiz der Neuheit, menschliche Launen und Schwächen beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels.

In der Personenbeförderung treten Eigenart und Vorzüge des Kraftwagens besonders augenfällig in die Erscheinung. Der Kraftwagen kann dem Verkehrsstrom (Städte und Ortschaften) besser folgen, während die Bahnhöfe aus Geländerücksichten meist abseits liegen. Hierdurch ergibt sich im Personendienst für den privaten Kraftwagen und Kraftomnibus ein klarer Vorsprung. Bequemlichkeit, Wendigkeit und die Möglichkeit, abseits liegende Täler und Naturschönheiten ohne Umsteigen zu erreichen, hat diese Reiseart in weiten Volkskreisen schnell beliebt gemacht.

Es ist nicht verwunderlich, daß finanzielle Erwägungen hier fast ganz zurücktreten. Berechnungen haben ergeben, daß die Tarife der Omnibusse rd. doppelt so hoch sind wie die der Eisenbahnen. Als Betriebseinnahmen ergeben sich 6,4 und 7,5 Rpf./Personenkm bei den Omnibussen gegenüber 3,6 und 3,75 Rpf./Personenkm bei den Eisenbahnen [6]).

Wie oben dargelegt, sind die Personenzüge die teuerste Zugart, die auch die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn aussichtslos hemmen. Sie scheinen dem unbefangenen Beobachter hinsichtlich der Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit zudem offensichtlich vernachlässigt zu werden. Dies gilt besonders von den Nebenbahnzügen, die gleichzeitig einen Teil des Güterverkehrs zu bewältigen haben.

Die Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs läßt auf diesem Gebiet noch Maßnahmen der Reichsbahn vermissen, die auch darauf hinauslaufen müßten, die Qualität der Personenzüge zu heben und sie teilweise in schnellfahrende Züge umzuwandeln. Eine geringe Mehrleistung der Benutzer wird auf großen Strecken sicherlich gern in Kauf genommen. Da die Zugleistungen der Personenzüge fast 80% des gesamten Personenverkehrs ausmachen, ergibt sich für die Reichsbahn erst recht die Forderung, diesen wichtigen Verkehrsteil zu veredeln, zumal nach der letzten Tarifänderung bereits eine bemerkenswerte Abwanderung von den Personenzügen zu den Eilzügen eingetreten ist. „Personenzüge über größere Entfernungen sollten nach und nach verschwinden und durch Eilzüge ersetzt werden. Den Personenzügen kommt dann lediglich der Nahverkehr und der Zubringerdienst zu den Knotenstationen zu“ [7]). Auf diese Weise wird beim Berufsverkehr die erwünschte Schonung gewahrt werden.

Über den Stand des Reichsbahn-Personenverkehrs gibt folgende Tabelle Auskunft [8]).

---

[6]) Giese, Die Wirtschaftlichkeit des Personenüberlandverkehrs (Kraftomnibus und Eisenbahn) Berlin 1930, S. 82.

[7]) Fröhlich, Sind unsere Personenzüge zeitgemäß? Verkehrstechnische Woche 1930, Heft 39, S. 513.

[8]) Baumann, Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 180, und Die Reichsbahn 1931/32.

Jahr	Anzahl der reisenden Personen in Milliarden (rd)	Durchschnittliche Reiselänge in km	Geleistete Personen-kilometer in Milliarden (rd.)
1913	1,6	23,2	37
1925	2,1	23,2	49
neue Grenzen			
1926	1,8	23,6	43
1927	1,9	23,9	46
1928	2,0	23,7	48
1929	2,0	23,8	47
1930	1,8	23,8	43
1931	1,7	23,8	42
1932	1,5	23,8	40

bb) Im Güterverkehr.

In ihrem volkswirtschaftlich aufgebauten Normal-Gütertarif sieht die Reichsbahn ihren entscheidenden Stützpunkt im Kampf gegen den Kraftwagen. Welches sind nun die charakteristischen Merkmale dieses Tarifsystems?

Die Beförderungspreise können nach folgenden Gesichtspunkten gebildet werden:

1. Abstufung nach dem Wert der beförderten Güterart.
2. „ „ der beförderten Gütermenge.
3. „ „ beiden gemeinsam.
4. „ „ der Länge der Beförderungsstrecke.
5. „ „ der Schnelligkeit der Beförderung.

Hiernach haben sich folgende Tarifierungssysteme herausgebildet:

1. Das Wert- oder Wertklassifikationssystem [9]).
2. Das Gewichts- und Wagenraumsystem.
3. Das gemischte System.

Ein nach der Länge des Beförderungsweges abgestufter Tarif heißt Staffeltarif. Durch die Abstufung nach der im Frachtbrief vorgeschriebenen Schnelligkeit der Beförderung entstehen die Begriffe: Frachtgut, Eilgut und beschleunigtes Eilgut; wobei für Frachtgut wie für Eilgut das Klassifikationssystem angewandt werden kann.

„Am Anfange des Eisenbahnwesens herrschte allgemein das Wertklassensystem. Nach ihm bildet der Wert der einzelnen Güter den Maßstab für die Festsetzung der Beförderungspreise. Der reine Werttarif teilt daher die Güter nach ihrem Wert in Klassen ein und nimmt keine Rücksicht auf die Aus-

---

[9]) Nach Professor Hellauer kurz Klassifikationssystem genannt.

nutzung des Wagenraums. Der Einheitssatz bleibt derselbe, gleichgültig ob $^1/_{10}$ t, 1 t oder 10 t befördert werden. Die Selbstkosten werden dabei nicht berücksichtigt" [10]). Die ersten Eisenbahnen sind deshalb so vorgegangen, weil bei gleich hoher Belastung die Güter mit geringem Handelswert nicht versandfähig gewesen wären. Nun bestand aber die große volkswirtschaftliche Aufgabe der Eisenbahnen — was auch schon Friedrich List betonte — in einer billigen Massengutbeförderung. Um Massengüter anzulocken, mußten die Frachtsätze niedrig sein. Danach wäre eine Tarifbildung, die auf die Verkehrsfähigkeit der Waren so weitgehend Rücksicht nimmt, in der Hauptsache betriebsökonomisch bedingt. Auf diese Frage wird weiter unten noch näher eingegangen werden.

Im Gegensatz zum Klassifikationssystem richtet sich beim Gewichts- und Wagenraumsystem der Beförderungspreis nach dem Gewichte des Gutes oder nach dem beanspruchten Wagenraum. Größere Gutmengen haben niedrigere Einheitssätze als kleine Mengen.

Das Tarifsystem der Reichsbahn ist eine Kombination aus dem Wertklassifikationssystem und dem Wagenraumsystem [11]). Dem Wagenraumsystem entspricht es, wenn bei der Aufgabe größerer Gewichte oder bestimmter Mindestmengen eine niedrigere Frachtberechnung Platz greift. Dies ist der Fall bei dem seit 1. 1. 1932 in Geltung befindlichen Stückguttarif und bei der Zergliederung der Wagenladungen in solche von 5 t, 10 t und 15 t.

Das Wertklassifikationssystem kommt im gemischten Tarifsystem dadurch besonders zum Ausdruck, daß für Eilgut [12]) und Wagenladungen verschiedene Tarifklassen bestehen.

Man unterscheidet 7 Hauptklassen (A—G) für Wagenladungen, ebenso viele Nebenklassen zu 10 t (A_{10}—G_{10}) und 6 Nebenklassen zu 5 t (die Wagenladungsklassen F und G haben eine gemeinsame Nebenklasse zu 5 t). Die Frachtsätze der Hauptklassen werden angewendet, wenn mindestens 15 000 kg zur Beförderung aufgegeben oder der Frachtberechnung zugrunde gelegt werden, die Sätze der Nebenklassen bei mindestens 5 bezw. 10 t.

Die Reichsbahn-Frachtsätze setzen sich aus dem Streckeneinheitssatz und der Abfertigungsgebühr zusammen und enthalten zugleich mit Ausnahme der Kohlenfrachten, die reichsgesetzliche Beförderungssteuer. Die Streckensätze sind abgestuft nach den Tarifkilometern und der Frachtmenge bezw. nach Tarifklassen bei Wagenladungsgütern. Folgende Darstellung des Frachtsatzzeigers [13]) gibt die z. Zt. geltenden Einheitssätze wieder:

---

[10]) Vgl. Moormann, a. a. O. S. 17.

[11]) Vogt nennt das gemischte Tarifsystem ein moduliertes Wertsystem, bei dem die Rohstoffe so billig wie möglich, die Fertigwaren teurer befördert werden und das überall gleichmäßig anzuwenden ist.

[12]) Für Stückgut besteht seit Einführung des neuen Stückguttarifs (am 1. 1. 32), der ein Mengentarif ist, keine Wertklassifikation mehr.

[13]) DEG.-Tarif, Teil II, Heft C I a Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen. Gültig vom 1. 1. 1932 an.

Entfernungen km	Stückgut Gewichtsstufen 1—500 kg	501—1000 kg	über 1000 kg	Wagenladungen Klasse A	B	C	D	E	F	G
	A. Abfertigungsgebühren für 100 kg in Reichspfennig.									
1 — 10	31	31	31	10	10	10	10	10	10	10
11 — 20				10	10	10	10	10	10	10
21 — 30	für alle Entfernungen			10	10	10	10	10	10	10
31 — 40				10	10	10	10	10	10	10
41 — 50	für alle Sendungen im frachtpflichtig.			11	10	10	10	10	10	10
51 — 60	Gewicht von 1—1000 kg wird außer-			12	11	10	10	10	10	10
61 — 70	dem ein fester Zuschlag von 34 Rpf.			13	12	11	10	10	10	10
71 — 80	je Sendung eingerechnet!			14	13	12	11	10	10	10
81 — 90				15	14	13	12	11	10	10
91 — 100				16	15	14	13	12	11	10
über 100				17	16	15	14	13	12	11
	B. Streckensätze für das Tonnenkilometer in Reichspfennig									
1 — 100	16,2	14,4	12,7	9,1	8,2	6,9	5,7	4,7	3,7	2,85
101 — 200	14,6	13,0	11,4	8,2	7,4	6,2	5,1	4,2	3,3	2,57
201 — 300	12,9	11,5	10,2	7,3	6,5	5,5	4,6	3,8	3,0	2,28
301 — 400	11,4	10,1	8,9	6,3	5,8	4,9	4,0	3,3	2,6	1,99
401 — 500	9,7	8,6	7,6	5,5	4,9	4,1	3,4	2,8	2,2	1,71
501 — 600	8,1	7,2	6,4	4,6	4,1	3,5	2,9	2,4	1,9	1,43
601 — 700	6,5	5,8	5,0	3,6	3,3	2,7	2,2	1,8	1,4	1,14
701 — 800	4,8	4,3	3,8	2,7	2,7	2,1	1,7	1,4	1,1	0,85
801 — 900	3,3	2,9	2,6	1,8	1,7	1,4	1,2	1,0	0,8	0,57
über 900	1,6	1,4	1,3	1,0	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,29

Anm.: Bruchpfennige, die sich bei Ermittlung der Frachtsätze in Reichspfennig nach den unter Ziff. 1 angegebenen Einheitssätzen ergeben, sind von 0,5 ab aufgerundet, im übrigen fallen gelassen.

Aus diesen Einheitssätzen werden die Frachtsätze durch Anstoß errechnet [14]).

---

[14]) Beispiel: 450 km, Klasse A.

Es sind anzustoßen: Streckensatz	1—100	km	91	Rpf.
"	101—200	"	82	"
"	201—300	"	73	"
"	301—400	"	63	"
"	(401—500	") : 2	27,5	"
			336,5	Rpf.
	Abfertigungsgebühr		17	"
			353,5	Rpf.

mithin Frachtsatz für 100 kg = 354 Rpf. (aufgerundet).

Für die Tarifierung von gemischten Warensendungen (Güter verschiedener Tarifklassen) gelten folgende Tarifbestimmungen [15]. „Bei Wagenladungen aus ungleich tarifierten Gütern wird die Fracht, wenn das Gewicht der Güter nicht getrennt angegeben ist, für das Gesamtgewicht der Sendung auf Grund des höchsten für einen Teil der Sendung geltenden Frachtsatzes für Wagenladungen unter Zugrundelegung der vorgeschriebenen Mindestgewichte berechnet. Ergibt sich jedoch bei Anwendung der Frachtsätze für Stückgut unter Zugrundelegung des höchsten, für einen Teil der Sendung geltenden Mindestgewichts eine billigere Fracht, so wird diese berechnet. Ist das Gewicht der Güter getrennt angegeben, wird die Fracht für die Gewichte der einzelnen ungleich tarifierten Güter getrennt berechnet.

Hierbei gelten folgende Bestimmungen:

Die Fracht wird für die einzelnen nach den allgemeinen Frachtberechnungsgrundsätzen und auf volle 100 kg nach oben abgerundeten Teilgewichte nach den für das Gesamtgewicht der Sendung geltenden Frachtsätzen berechnet. Hierbei sind diejenigen Frachtsätze der Haupt- und Nebenklassen oder für Stückgut anzuwenden, die unter Beachtung der durch §§ 6a und 6b [16] vorgeschriebenen Mindestgewichte die billigere Gesamtfracht ergeben."

Beispiele [17].

1. Frachtgut in gedeckten Wagen.

9070 kg	Gut d. Kl.	A	um 5 v. H. erhöht u. abgerundet:	9600 kg	A
4620 „	„ „ „	B	„ „ „ „ „ „ „ :	4900 „	B
1232 „	„ „ „	C	„ „ „ „ „ „ „ :	1300 „	C
80 „	„ „ „	D	„ „ „ „ „ „ „ :	100 „	D
474 „	„ „ „	F	„ „ „ „ „ „ „ :	500 „	F
15476 kg					

2. Frachtgut in gedecktem 15 t Wagen (die Summe der frachtpflichtigen Einzelgewichte erreicht nicht das vorgeschriebene Mindestgewicht von 10 000 kg).

a) 4200 kg	Gut d. Kl.	C	um 5 v. H. erhöht u. abgerundet:	4500 kg	C_5
4660 „	„ „ „	F	„ „ „ „ „ „ „ :	4900 „	F_5
8860 kg					

---

[15]) Vgl. DEG.-Tarif, Teil I Abt. B vom 1. 3. 1932 und Nachtrag IV vom 15. 2. 1933 zu § 14 (S. 13).

[16]) Diese Bestimmung besagt, daß die Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 25 t der Frachtberechnung nach den Hauptklassen ein Gewicht von mindestens 15 000 kg zugrunde gelegt wird.

[17]) DEG.-Tarif, Teil I B S. 14.

b) Stellt sich die Gesamtfracht nach den Frachtsätzen der Nebenklasse für 10 t für das Mindestgewicht von 10 000 kg niedriger, so wird diese berechnet.

4200 kg	Gut d. Kl. C um 5 v. H. erhöht u. abgerundet:	4500 kg	C_{10}
4660 „	„ „ „ F u. 1140 „ „ „ „ „ :	6100 „	F_{10}
8860 kg			

Wagenladungen aus verschieden tarifierten Gütern nennt man auch Sammelladungen. Der Tarifaufbau gibt den Spediteuren Veranlassung, solche Sammelladungen zu bilden, um gegenüber der Einzelbeförderung einen Frachtvorteil zu erzielen. Ein solcher Frachtvorteil ergibt sich aus folgendem Berechnungsbeispiel [18].

Fracht bei Aufgabe als Einzelsendungen.

	Frachtsatz	Fracht
2500 kg Stückgut	547	136,80 RM.
5200 „ Gut der Klasse C 5	335	174,20 „
5800 „ „ „ „ F 5	208	120,60 „
		431,60 RM.

Bei Sammelladung.

2500 kg Gut der Klasse B [19])	344	86,00 RM.
5200 „ „ „ „ C	291	151,30 „
5800 „ „ „ „ F u. 1500 kg [19]) . . .	160	116,80 „
13500		354,10 RM.

Die Frachtersparnis beträgt 77,50 RM.

Auf Seite 19 wurde ausgeführt, daß auch die Abstufung der Streckensätze nach der Länge des Beförderungsweges ein Teil des Tarifsystems bildet. Seit 1. 12. 1920 gilt in Deutschland der Staffeltarif mit ziemlich gleichmäßig fallenden Tarifsätzen [20]).

Als Ergebnis eines solchen Aufbaues des Tarifsystems ergibt sich ein Tarifschema, das für die Wagenladungsklassen folgendermaßen aussieht [21]).

---

[18]) Es wird angenommen, daß die Verladung in einem offenen 15 t-Wagen erfolgt. Die Tarifentfernung soll 500 km betragen.

[19]) Die Güter tarifieren jetzt nach der Hauptklasse. Um das frachtpflichtige Mindestgewicht (15 000 kg) zu erreichen, werden dem Gut mit dem höchsten Gewicht 1 500 kg zugeschlagen.

[20]) In jeder Tarifklasse fallen die Sätze ab 100 bis 1 000 km von 100 zu 100 km um 5 Punkte.

[21]) DEG.-Tarif Teil II, Heft C I a (Frachtsatzzeiger vom 1. 1. 1932).

Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg.

Auf eine Entfernung von Kilometern	Frachtsätze für Güter der Wagenladungsklassen A.–G. Die Frachtsätze für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Brikette usw. der regelrechten Tarifklassen sind nach den Bestimmungen unter D. S. 46 umzurechnen. Klassen								
	A 5	A 10	A	B 5	B 10	B	C 5	C 10	C
151	165	158	150	150	143	136	133	124	116
152	166	159	151	150	143	136	133	124	116
153	166	159	151	151	144	137	135	125	117

Auf eine Entfernung von Kilometern	Klassen										
	D 5	D 10	D	E 5	E 10	E	F_5	F_{10}	F	G_{10}	G
151	116	107	97	105	89	81	86	73	66	58	53
152	118	108	98	107	90	82	86	73	66	58	53
163	118	108	98	107	90	82	86	73	66	58	53

Abweichend von den normalen Tarifklassen gibt es bei der Reichsbahn für 25 Gütergruppen (Holz, Steine und Erden, Kunststeine, Kalk usw.) und Verkehrsbeziehungen insgesamt 385 Ausnahmetarife [22]).

Man unterscheidet [32])

a) Ausnahmetarife für einzelne Waren,

b) Strecken- oder Distanztarife zwischen bestimmten Stationen,

c) Richtungstarife (Ein- und Ausfuhrtarife).

Im Jahre 1932 wurden 58% der Tonnenkilometer des Gesamtgüterverkehrs zu Ausnahmesätzen gefahren [24]).

Verschiedene Ausnahmetarife verdanken ihren Ursprung politischen Motiven, um beispielsweise den Grenzgebieten in Ostpreußen, Schlesien und Bayern wirtschaftliche Hilfe zuteil werden zu lassen [25]).

---

[22]) DEG.-Tarif Teil II, Heft C II a vom 1. 2. 1933.

[23]) Vgl. Hellauer, a. a. O. S. 105.

[24]) Geschäftsbericht der DRG. für 1932.

[25]) Die Auffassungen über die Notwendigkeit mancher Ausnahmetarife sind geteilt. Man wirft der Reichsbahn vor, daß sie sich mit dieser Tarifart auf das Gebiet einer „Individualisierung" der Tarifpolitik begeben habe, und daß sie dabei ein Schiedsrichteramt zwischen den gegensätzlichen Frachtinteressen verschiedener Wirtschaftsgruppen und Gebietsteile handhabe. Die Zahl dieser Tarife läßt in der Tat erkennen, daß man — so begründet viele sind — bei manchen über das Ziel hinausgeschossen ist. Eine Nachprüfung wäre erwünscht, um wieder eine Annäherung an den Grundsatz „Ausnahmen von der Regel" herbeizuführen.

Das Tarifsystem der Reichsbahn, das in den Grundzügen soeben dargestellt wurde, ist mit dem strukturellen Aufbau der Volkswirtschaft aufs engste verknüpft. Auf den Bezug billiger Rohstoffe (Kohle, Erze, Eisen und Nebenprodukte) kann kein Industriezweig verzichten. Der Rohstoffbezug zu stark ermäßigten Frachtsätzen hat zweifellos vielen Industrien ihren heutigen Standort erst ermöglicht oder sie wettbewerbsfähig gemacht. „Eine Systemänderung, durch die Rohstoffe, Halbfabrikate und Fertigwaren mit den Frachtsätzen auf einer Stufe ständen, würde eine Steigerung der heutigen Kohlensätze um 50% bedingen. Hierdurch würde beispielsweise die Berliner Industrie, die auf verhältnismäßig billige Rohstoffzufuhr, insbesondere billige Kohlenzufuhr, aufgebaut ist, während sie ihre Fertigprodukte zu einem großen Teil innerhalb Berlins selbst, also ohne große Transportkosten absetzt, in eine gänzlich veränderte Wettbewerbslage gegenüber der rheinisch-westfälischen Industrie geraten. Diese könnte nun umgekehrt bei geringen Kosten für die Ausfuhr ihres Kohlenbedarfs das fertige Erzeugnis nach Berlin zum selben Preise absetzen, zu dem Berlin die Kohle beziehen müßte“ [26]).

Durch ein Tarifsystem auf dieser Grundlage wird eine gesunde Dezentralisierung [27]) der Wirtschaft unterstützt.

Die Überschüsse aus dem Verkehr ertragreicher Strecken ermöglichen es der Reichsbahn, verlustbringende Nebenbahnen und sonstige notleidende Verkehre aus sozialen und kulturellen Erwägungen ebenso weiter zu betreiben wie den Personenzugverkehr, den die Reichsbahn, wollte sie nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen handeln, entweder zum größten Teil einstellen oder so verteuern müßte, daß die Fahrpreise die des Schnellzugverkehrs erreichten.

Das Schaubild auf Seite 26 zeigt, wie sich die Einnahmen der Reichsbahn im Jahre 1929 aus dem frachtpflichtigen Güterverkehr zusammensetzten. Es bestätigt, daß bei dem jetzigen Tarifsystem die hochwertigen Güter eine höhere Belastung übernehmen müssen, damit Massengüter und sonstige Rohstoffe im volkswirtschaftlichen Interesse geschont werden können. Diese Güter können — wie die Darstellung zeigt — um den Teil des Einnahmebedarfs geringer belastet werden, der durch die weißen Flächen zwischen den Obergrenzen der Tarifklassen F und G, den Kohlen nebst sonstigen Ausnahmeklassen und der Linie O—P angedeutet ist.

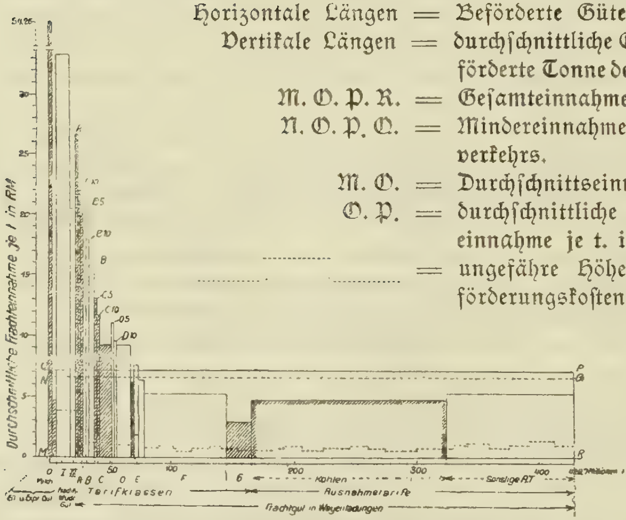
---

[26]) Baur, Tarife und Selbstkosten. Der Deutsche Volkswirt 1930, Nr. 29, S. 982.

[27]) Stammholz tarifiert nach Klasse E (= D — 16,5%), Schnittholz nach dem Ausnahmetarif 1b (= D — 10%), also teurer. Bei der heutigen Tariflage können sich die Sägewerke nicht nur in den großen Waldgebieten (rohstofforientiert), sondern auch in den Großstädten (absatzorientiert) halten. Würden beide Holzarten die gleichen Frachten zu zahlen haben, so wäre den großstädtischen Sägewerken der Wettbewerb mit rohstofforientierten Werken so erschwert, daß zahlreiche Werke dieser Art eingehen müßten. (Moormann, Gemeinwirtschaftliche Gütertarifpolitik und Kraftverkehrsmonopol. Der deutsche Ökonomist, 1932, Nr. 22, S. 715.)

Nach Baur, Tarife und Selbstkosten. Der Deutsche Volkswirt, Berlin 1930, Nr. 29, S. 981.

Erläuterungen.



Zusammensetzung der Einnahmen der Reichsbahn 1928 nach Tarifklassen (ohne Tierverkehr, Militär- und Dienstgut)
— ohne Verkehrssteuer —

MOPR = Gesamteinnahme (3081 Millionen RM) MO = Durchschnittseinnahme je t (7,19 RM)
NOPG = Defizit des Personenverkehrs (272 Mill. RM) ------ = Ungefähre Höhe der reinen Beförderungskosten

Die über dem Durchschnitt (O. P.) liegenden Flächen im Bereich des Stückgutverkehrs und des Verkehrs der Klassen A—D und F 5 entsprechen der Fläche, die bei den übrigen Tarifklassen unter der Linie O. P. freigelassen ist.

Demnach besteht das Gütertarifsystem der deutschen Eisenbahnen darin, daß in den mittleren Klassen die Selbstkosten gedeckt sind, während in den untersten Klassen und in zahlreichen Ausnahmetarifen aus gemeinwirtschaftlichen Gründen Ausfälle übernommen werden, die durch Mehrbelastung der obersten Tarifklassen wieder eingebracht werden, d. h. die höheren Tarifklassen müssen gleichsam einen Ausgleichzuschlag über die Selbstkosten der Eisenbahnen hinaus tragen, um die bei den unteren Tarifklassen usw. übernommenen Ausfälle zu decken [28]).

Ein solcher Tarifaufbau läßt sich indessen nur bei einem Monopol aufrechterhalten. Kommt ein Verkehrsmittel hinzu, das die Beförderungspreise marktmäßig nach Angebot und Nachfrage festsetzt, muß die unbedingte Folge sein, daß die von der Eisenbahn unverhältnismäßig hoch belasteten Güter abwandern. „Eine besonders kennzeichnende Erscheinung bildet in dieser Hinsicht das Abwandern schwerer einnahmekräftiger Stückgüter auf den Kraftwagen, während den Eisenbahnen auf Grund ihrer Beförderungspflicht die leichten und einnahmeungünstigen Güter verbleiben, die der Kraftwagen bei seiner Beförderungsfreiheit ablehnen kann und mit Rücksicht auf seinen höheren Transportkosten ablehnen muß. Dadurch ist der volkswirtschaftlich notwendige Ausgleich im Transport einnahmegünstiger und einnahmeungünstiger Verkehrsarten in e i n e m Unternehmen zum Nachteil der Gesamtwirtschaft aufs stärkste gefährdet [29]).

In der Literatur ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der horizontalen und vertikalen Staffelung des Reichsbahn-Tarifsystems vielfach bestritten worden.

Nach Ausführungen im „Magazin der Wirtschaft“ [30]) ergäbe sich das, was als volkswirtschaftliches Tarifsystem hingestellt werde, aus den betriebsökonomischen Notwendigkeiten der Eisenbahnwirtschaft. Würden die Tarife für Güter mit niedrigem Tauschwert zu hoch bemessen, so fände keine Beförderung auf der Bahn statt. Der Rücksichtnahme auf die Höhe der für solche Güter noch tragbaren Transportkosten stehe bei der Reichsbahn das Bestreben gegenüber, an Gütern mit hohem Tauschwert möglichst viel zu verdienen; es gelte also in jedem Falle der Grundsatz: „charging what the traffic will bear.“ Somit habe das Tarifsystem der Reichsbahn mit Volkswirtschaft und Wirtschaftspolitik nichts zu tun.

Dieser Auffassung trat die Reichsbahn [31]) entgegen mit der Begründung, daß die Verbilligung des Massengutes auf Kosten der Qualitätswaren privat-

---

[28]) Vgl. auch M o o r m a n n, Gemeinwirtschaftliche Gütertarifpolitik und Kraftverkehrsmonopol. Der deutsche Ökonomist, 1932, Nr. 22, S. 715.

[29]) P i r a t h, Die Stellung der Verkehrswirtschaft in der Gesamtwirtschaft. Zschr. d. VDI., 1931, Nr. 24, S. 757.

[30]) Die Tarifpolitik der Reichsbahn in: Magazin der Wirtschaft Nr. 38 v. 19. 9. 1929.

[31]) S p i e ß, Zum Preisbildungsproblem: Ist die bisherige Tarifbildung und Gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich, Ztg. d. VDEV. 1929, S. 1311.

wirtschaftlich keineswegs geboten werden könne, da sie dem Grundsatz: „charging what the traffic will bear" nicht entspreche. Die Reichsbahn handele im Sinne dieses Grundsatzes privatwirtschaftlich, wenn sie den nicht rentablen Massengutverkehr entsprechend verteuere, was aber eine unmögliche Zumutung für die Wirtschaft wäre. Zum Ausgleich für die niedrigen Rohstofftarife müßten höhere Frachten für Fertigwaren berechnet werden. Daraus folge, daß die Reichsbahn nur „im ganzen auf ihre Kosten kommen müsse".

Man kann nicht leugnen, daß im Tarifsystem der Reichsbahn Gedanken wirksam sind, die mit der Haushaltsrechnung eines höheren Gemeinwesens große Ähnlichkeit haben. Auch hier finden Zuschuß- und Überschußrechnungen ihren Ausgleich im Gesamtaufbau des Haushalts. „Rentabilität", d. h. Ergebnis gegenüber den Spezialselbstkosten errechnet, interessiert für den einzelnen Etatsposten den Staat, der nur das Gesamtwohl im Auge hat, so wenig, wie bislang im Normaltarifsystem der Eisenbahn das Einzelergebnis (der Beförderungsleistung) rentabilitätsmäßig interessierte" [32]).

Inzwischen ist der Meinungsstreit über Art, Charakter und Wert des Reichsbahn-Normaltarifs weiter gegangen.

Die Freunde eines ungeregelten Wettbewerbs haben immer betont, daß das „gemeinwirtschaftliche" Tarifsystem kein hinreichender Grund sei, das private Kraftverkehrsgewerbe in seiner Betätigung einzuschränken oder dieses auch nur an das Tarifsystem der Reichsbahn zu binden, womit man etwas wirtschaftlich Unnatürliches schaffe.

„Die richtige Tariftheorie wird immer von den Kosten ausgehen und nur die wichtigsten sozial- und wirtschafts-politischen Korrekturen anbringen, um den Tarif zum gemeinwirtschaftlichen zu machen" [33]).

Diese sozial- und wirtschaftspolitischen Korrekturen stehen und fallen aber mit den Grundlagen des historisch gewordenen Reichsbahn-Tarifsystems.

Einen beachtlichen Einwand gegen die von Mellerowicz befürwortete Tarifbildung macht Pirath [34]), indem er ausführt, daß nur das gemeinwirtschaftliche Tarifsystem eine regionale Vernachlässigung verhindern und eine Verkehrsbedienung des platten Landes und der kleinen Orte zu den niedrigen Wagenladungstarifen bieten könne, was dem Lastkraftwagen nicht in gleich wirtschaftlicher Form gelinge.

Beim Abwägen beider Auffassungen muß man feststellen, daß auf Seiten der Reichsbahn fast alle Argumente gegen den Kraftwagen und die weitestgehenden Vorschläge seiner Drosselung mit dem Tarifsystem begründet wurden. Durch die Art und Weise, wie dies zuweilen geschah, konnte leicht der Eindruck einer überspitzten Kampfesweise entstehen, aus der die Gegenseite immer nur

---

[32]) Spieß, a. a. O. S. 1313.

[33]) Mellerowicz, a. a. O. S. 10.

[34]) Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. Sonderdruck aus „Verkehrstechnische Woche", 1932, S. 7.

ein schroffes „Nein“ entnehmen mußte. In Einzelfragen waren die Begründungen der Reichsbahn zuweilen widerspruchsvoll [35]).

Andererseits kann man der Argumentation des Kraftverkehrs auch nicht folgen, wenn von der Reichsbahn eine grundlegende Umstellung ihres Tarifsystems verlangt wird. Durch ihre hundertjährige Tradition sind die Eisenbahnen zum Schlüssel einer ungeahnten Wirtschaftsentfaltung geworden.

Die wirtschaftlichen Kräfte sind heute allseits mobilisiert. Billige Rohstoffe sind zum unentbehrlichen Wirtschaftsbedarf aller Landesteile geworden. Die Volkswirtschaft baut sich im wesentlichen auf diesen strukturellen Verhältnissen auf. Ihr wichtigstes Instrument ist das nationale Transportsystem und eine gewisse Kontinuität im Tarifsystem der Eisenbahnen.

I b 2. Das Tarifsystem unter dem Gesichtspunkt der Wettbewerbsinteressen.

Es gilt nun, die Interessen der Wettbewerber, wie sie sich für die Reichsbahn aus ihrem Tarifsystem und für den Kraftwagen aus seiner privatwirtschaftlichen Einstellung ergeben, gegeneinander abzuwägen und zu versuchen, sie mit den Belangen der Gesamtwirtschaft in Einklang zu bringen. Denn der Wettstreit der Verkehrsmittel darf nur ein Mittel sein zu dem Zweck, eine gesunde, volkswirtschaftlich produktive Verkehrsteilung zu erreichen.

Da außer der Reichsbahn und dem Kraftwagen auch die Binnenschiffahrt als Hauptverkehrsträger und Wettbewerber zu gelten hat, soll der Vollständigkeit halber auf ihr Verhältnis zur Reichsbahn ebenfalls kurz eingegangen werden.

aa) Tarifsystem und Eigeninteressen der Wettbewerber.

Bei jedem Wettbewerb gibt es etwas Gemeinsames und etwas Trennendes. Das Trennende ist in unserem Fall die grundsätzliche Auffassung der Parteien über den Eigenwert und das Maß der Eigeninteressen, das im Rahmen der Gesamtwirtschaft vertretbar ist.

---

[35]) Beispielsweise haben früher maßgebende Persönlichkeiten der Reichsbahn behauptet, der Massengutverkehr sei allgemein ein Verlustgeschäft. „Unsere Überlegenheit allen anderen Verkehrsmitteln gegenüber liegt in den billigen Streckenkosten. In der Zugförderung kostet 1 t-km im allgemeinen durchschnittlich 1,4 Rpf. und beim Massengut im Weitverkehr noch beträchtlich weniger als 1 Pf. Unser schwacher Punkt liegt in den teuren Manipulationen, die erforderlich sind, bevor das Gut zum Rollen gebracht wird, also in der Abfertigung und in der Zugbildung (Tecklenburg, Aus dem Wirtschaftsergebnis des Fernverkehrs. Die Reichsbahn, 1930, S. 1318.)

Es gab eine Zeit, da die Verkehrswelt von dem Streit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße erfüllt war. Daß diese Zeit jetzt über 30 Jahre zurückliegt, darf nicht zu der Ansicht verleiten, es gäbe zwischen den beiden Verkehrsmitteln keinen Wettbewerb mehr. Die Binnenschiffahrt ist das zweitgrößte deutsche Verkehrsmittel. Ihre Verkehrsleistungen sind in folgender Aufstellung denen der Reichsbahn gegenübergestellt.

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen.

Binnenwasserstraßen [1]	Jahreszahlen						
	alte Grenz.	neue	neue	neue	neue	neue	neue
		Grenzen		Grenzen		Grenzen	
	1913	1913	1925	1926	1927	1928	1929
Länge der befahr. Wasserstraßen in km	14534	13147	11036	10832	10668	10769	10785
Gesamtbeförderung in Millionen t	99,6	95,5	85,7	102,3	111,4	107,7	110,7
Tonnenkilometer in Milliarden	21,5	20,8	18,9	21,4	23,9	22,9	23,2
Tonnenkilometer in % von 1913 (neue Grenzen) (1913 = 100)		100	90	103	114	110	111
Mittlere Beförderungsweite	216	218	218	210	215	213	210

Deutsche Reichsbahn	Jahreszahlen						
	alte Grenz.	neue Grenzen					
	1913	1913	1925	1926	1927	1928	1929
Kilometrische Länge	56295	50741	57228	53337	53546	53667	53820
Gesamtbeförderung in Millionen Tonnen	525	467	409	439	489	481	486
Tonnenkilometer in Milliarden	67	57	60	65	73	73	76
Tonnenkilometer in % (1913) (neue Grenzen) (1913 = 100)	—	100	104	113	128	128	134
Mittlere Beförderungsweite	123	123	146	148	148	152	157

[1]) Im Jahre 1875 wurden auf den deutschen Wasserstraßen gefahren: 13,5 Millionen t; 2,9 Milliarden tkm, im Jahre 1900: 46,5 Millionen t; 11,5 Milliarden tkm, im Jahre 1910: 83 Millionen t; 19,0 Milliarden tkm.

Die Binnenschiffahrt ist ein ausgesprochenes Massentransportmittel. Von den deutschen Flüssen hat nur der Rhein einen Stückgutverkehr in hochwertigen Gütern (Tabak, Zucker, Öle, Fette und Kolonialwaren). Die Frachten bilden sich marktmäßig durch Angebot und Nachfrage.

Nach den Ziffern, die Napp-Zinn für die Jahre 1913 und 1925 zusammengefaßt hat, entfallen auf die durch die Eisenbahn beförderten Massengüter je 84% und auf den Massengutverkehr der Wasserstraßen in den gleichen Jahren 86 und 88% der gesamten Beförderungsmenge, ein Unterschied also, der kaum ins Gewicht fällt. Nur für die Erze ergibt sich ein Übergewicht zu Gunsten der Wasserstraßen. Von ihren Gesamtgütermengen beliefen sich die beförderten Erzmengen im Jahre 1913 bei der Reichsbahn auf 5%, bei der Wasserstraße auf 14%, im Jahre 1925 aber auf 2 und 16% [2]).

In neuester Zeit hat Leibbrand [3]) an Hand der Brutto-Tonnen die technische Leistungsfähigkeit der beiden Verkehrsmittel vergleichen. Er kommt zu dem Ergebnis, daß der Schienenweg ebenso wie der Wasserweg jedem denkbaren Massenverkehr gewachsen ist und „daß eine wirklich ausschlaggebende Überlegenheit des einen oder anderen Verkehrsmittels in den Strecken- und Beförderungskosten kaum gefunden werden könne". In der Tat hat sich zwischen beiden Verkehrsmitteln eine natürliche Aufgabenteilung angebahnt, obgleich der Staffeltarif und die Binnenumschlagtarife der Reichsbahn auch heute noch umstritten sind.

Es wurde oben ausgeführt, daß der Staffeltarif aus Gründen der neuen Grenzziehung eingeführt wurde. Da die Binnenschiffahrt vorzugsweise Massengüter auf weite Strecken befördert, mag sich in dem einen oder anderen Fall die vertikale Staffelung der Reichsbahntarifsätze gegen die Flußschiffahrt ausgewirkt haben.

Binnenumschlagtarife haben den Zweck, den Umschlag von Gütern zum Schiff und vom Schiff durch niedrigere Reichsbahnfrachtsätze für die Anfuhr- und Abfuhrstrecken zu begünstigen. Mit der Einführung solcher für den kombinierten Eisenbahn-Wasserweg bestimmten Tarife ist die Reichsbahn in den letzten Jahren sehr zurückhaltend gewesen. Nichtsdestoweniger ist eine Reihe solcher Tarife in Geltung, die ausschließlich im Interesse der Binnenschiffahrt eingeführt worden sind (z. B. die Kohlentarife). Der Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Flußschiffahrt bewegt sich daher immer mehr in der Richtung einer Verständigung und Zusammenarbeit.

Nur zu den künstlichen Wasserstraßen nimmt die Reichsbahn eine ausgesprochen feindselige Stellung ein. Hier liegen die Verhältnisse in der Tat sehr kraß. Als Beispiel kann der Hansakanal dienen. Angenommen, er bekäme (allergünstigste Umstände vorausgesetzt) einen Verkehr von 10—12 Mil-

---

[2]) Vgl. Wiedenfeld, Transportwesen. Grundriß der Sozialökonomik, V. Abt. III. Teil, Tübingen 1930, S. 34.

[3]) Leibbrand, Eisenbahn und Wasserstraße vom Standpunkt der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Ztg. d. VDEV. 1931, S. 657.

lionen Tonnen, dann könnte er vielleicht zu einem Satz von 2 Rpf. pro tkm befördern. Die Reichsbahn befördert heute unter Zugrundelegung der Kohlenfracht Gelsenkirchen—Hamburg zu einem Satz von 2,4 Rpf., sodaß sie bei darunter liegenden Selbstkosten den dem Hansakanal zugedachten Verkehr zu einem Satz von 1,8 Rpf. pro tkm glatt bewältigen und dabei noch verdienen kann. So steht es mit dem Kanal, der als der wirtschaftlichste bezeichnet wird. Bei anderen Kanalplänen ist das Bild noch viel ungünstiger [4]). Ein Vergleich der Streckensätze der Eisenbahn mit denen der meisten Kanäle ergibt einwandfrei, daß das Reich je Tonnenkilometer beträchtlich mehr aus allgemeinen Steuermitteln hinzuzahlt, als die Reichsbahn bei der Beförderung des gleichen Gutes an Fracht erheben würde. Loebner [5]) errechnet eine zusätzliche Leistung des Reiches je tkm des Wasserstraßenverkehrs für die letzten Jahre zwischen 0,61 und 0,65 Rpf. und kommt zu dem Schluß, daß Kanalneubauten abzulehnen sind, da kein einziges der noch im Bau befindlichen großen Kanalvorhaben eine Rentabilität aufweisen wird.

Zusammenfassend kann man sagen, daß die Eigeninteressen der natürlichen Wasserstraßen und der Reichsbahn so aufeinander abgestimmt sind, daß eine Beeinträchtigung gesamtwirtschaftlicher Belange nicht zu befürchten ist. Insbesondere besteht kein Wettbewerb, der eine Änderung oder Übertragung des Reichsbahn-Tarifsystems nötig machen könnte. Das wird auch durch die geringen Schwankungen der Verkehrsanteile erhärtet. Am Gesamtverkehr (neue Grenzen) waren beteiligt [6]):

	1913	1931
der Bahnweg mit . . .	82,8%	79,3%
der Wasserweg mit . . .	17,2%	21,7%

Ganz anders die Charakteristik des Kraftwagenwettbewerbs. Die Entscheidung für das leistungsfähigere Verkehrsmittel ist hier nicht so einfach, da die natürliche Auswirkung der technischen Vorzüge zu volkswirtschaftlichen Störungen führen kann, die in den Eigentümlichkeiten des Reichsbahntarifsystems begründet sind. Im Gegensatz zur Reichsbahn, bei der Betriebspflicht und Kontrahierungszwang bestehen und eine marktmäßige Festsetzung der Beförderungspreise ausgeschlossen ist, hatte der Kraftwagen bis vor kurzer Zeit hierin freie Hand. Seine Beförderungspreise richten sich lediglich nach den Selbstkosten nebst Gewinne sowie nach den Wettbewerbsverhältnissen gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Gerade in diesem Punkt hat der Kraftwagen bei der Reichsbahn eine breite Angriffsfläche, indem er die hochwertigen Güterarten an sich reißt.

---

[4]) Napp-Zinn, Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart, a. a. O. S. 80.

[5]) Loebner, Die finanziellen Auswirkungen der Reichswasserstraßenpolitik von 1918 bis 1930. Leipzig 1931.

[6]) Katter, Die Reichsbahn und ihre Wettbewerber in der deutschen Verkehrswirtschaft. Die Reichsbahn 1932, S. 229.

Dem Kraftwagen ist ein allgemeines Monopolstreben fremd. Da die fixen Kosten für einen Kraftwagenbetrieb die Aufwendungen für die Verzinsung und Tilgung des angeschafften Kraftwagens, die Löhne und Versicherungen umfassen, die variablen Kosten sich auf die Ausgaben für Treibstoffe, Öl, Bereifung, Instandsetzung und die Steuern beschränken, ist das Verhältnis der fixen Kosten zu den Gesamtbetriebskosten günstiger als bei den Eisenbahnen. „Während bei diesen ein Verhältnis von 3:4 vorhanden ist, besteht für den 5 t-Lastkraftwagen bei einer mittleren Jahresleistung von 15 000 km ein solches von 3:5, also ein Unterschied von 20% zu Gunsten des Lastkraftwagens“ [7] [8].

Hieraus geht hervor, daß sowohl der technische Eigenwert des Kraftwagens als auch die Geschäftsgebarung der Kraftverkehrswirtschaft entsprechend dem inneren Wesen dieses Verkehrsmittels eine besondere Prägung aufweisen. Eine Übereinstimmung mit den im Tarifsystem der Reichsbahn zum Ausdruck kommenden gesamtwirtschaftlichen Grundsätzen, die sich in einer fast hundertjährigen Entwicklung zu festen, in der Volkswirtschaft verankerten Formen herausgebildet haben, ist nicht festzustellen. Die Eigeninteressen der Wettbewerber weisen insbesondere auch keine auf natürlicher Wesensverwandtschaft beruhende Übereinstimmung auf.

bb) Tarifsystem und Verkehrsteilung.

Aus den bisherigen Ausführungen über die volkswirtschaftliche Einstellung des Reichsbahn-Tarifsystems ergibt sich die Notwendigkeit einer Anpassung und Regulierung des Kraftwagenverkehrs. Es wäre nunmehr zu erörtern, inwieweit die jetzigen Betriebssysteme der Wettbewerber mit dem Ziele einer volkswirtschaftlichen Verkehrsteilung vereinbar sind.

Im Widerstreit der Meinungen ist vielfach betont worden, der Kampf ginge um die beiden Systeme: Das gemeinwirtschaftliche, wie es die Reichsbahn vertrete, und das privatwirtschaftliche, wie es der Kraftwagen darstelle. Es wird hierbei meist übersehen, daß es für beide Richtungen nur eine Grundlage geben kann, nämlich das wirtschaftliche Optimum der besten Verkehrsleistung. Hierunter soll folgendes verstanden werden.

---

[7]) Merkert, Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen. Berlin 1926, S. 81.

[8]) Zu ähnlichen Ergebnissen ist auch Prof. Mellerowicz (a. a. O. S. 9) gekommen, der das Kostenverhältnis folgendermaßen angibt:

	feste Kosten	variable Kosten
2500 kg Nutzlast	61,5%	38,5%
5000 „ „	49,2%	50,8%
10000 „ „	51,4%	48,6%
15000 „ „	52,9%	47,1%

Jedem Verkehrsmittel sollte der Teil des Verkehrs zufallen, den es am wirtschaftlichsten zu bedienen vermag, und bei dem sich für den Benutzer der größte Vorteil ergibt. Blum[9]) sagt hierzu: „Der Verkehr muß, wie alle Zweige des wirtschaftlichen Lebens, so geleitet werden, daß auch bei ihm das Grundgesetz der Wirtschaftlichkeit voll zur Geltung kommt; es muß nämlich der Zweck mit dem kleinsten Aufwand erreicht werden. Unter „Zweck" ist hierbei nicht die höchste und beste Leistung, sondern die vernünftige Leistung zu verstehen, also die nach vernünftigen wirtschaftlichen, kulturellen oder politischen Grundsätzen angemessene Leistung; und zwar kommt es dabei nicht auf den privatwirtschaftlichen Nutzen einzelner, sondern auf den volkswirtschaftlichen Nutzen für die Allgemeinheit an."

Dieser Nutzen ist ein Teil der volkswirtschaftlichen Produktivität, die dann vorhanden ist, wenn sie eine Verbesserung der Bedarfsdeckung in sich schließt. Das Hauptgewicht wird deshalb auf die bestmögliche Versorgung des gesamten Verkehrsgebietes auf wirtschaftlichstem Wege zu legen sein, wobei es zunächst auf die Behandlung folgender Fragen ankommt.

1. In welchem Verhältnis steht die Beförderungsleistung des Kraftwagens zu der der Reichsbahn?
2. Welche Anhaltspunkte ergibt ein Selbstkostenvergleich für die Eingliederung des Kraftwagens?
3. Wie ist die Belastung des Kraftwagens durch Straßenbaukosten und Steuern einzuschätzen?

In der Güterbeförderung mittels Kraftwagen kann man drei große Verkehrsgruppen unterscheiden[10]):

a) den rein örtlichen Verkehr, der hauptsächlich städtischer Lieferverkehr ist;
b) den Werkverkehr, soweit er über die Grenzen der Gemeinden hinausgeht;
c) den gewerbsmäßigen Güterkraftverkehr, ebenfalls soweit er nicht lediglich innerstädtischer Verkehr (Spedition) ist.

Bei den Verkehrsarten zu a) und b) ist wieder zwischen Nah- und Fernverkehr zu unterscheiden. In der bisherigen Gesetzgebung wurde der Nahverkehr mit 50 km angenommen.

Einzelne Verfasser, auch Bormann, haben ihren Untersuchungen die Zahl und den Laderaum der im gewerbsmäßigen Güterverkehr konzessionsmäßig zugelassenen Kraftwagen zugrunde gelegt und sich bei der Bemessung der Beförderungsleistungen an die Leistungen des Reichsbahn-Kraftwagenverkehrs gehalten, weil nur hierüber zuverlässige Angaben vorliegen.

Das Ergebnis ist in folgendem Gesamtbild[11]) zusammengefaßt:

---

[9]) Blum, Eisenbahn und Kraftwagen. Die Reichsbahn, 1930, Heft 44, S. 1130.

[10]) Vgl. auch Bormann, Über den Umfang des Güterkraftverkehrs, VTW. 1932, Heft 23, S. 348.

[11]) Bormann, a. a. O. S. 352.

Geschätzter Umfang des Lastkraftwagen-Überlandverkehrs 1931	Gewerblicher Güterkraftverkehr		Werkverkehr		Lastkraftwagen-Überlandverkehr zusammen:	
	t	t/km	t	t/km	t	t/km
	in Millionen					
insgesamt	15	1000	45	1750	60	2750
davon Verkehr						
über 50 km	10	850	5	300	15	1150
unter 50 km	5	150	40	1450	45	1600

Für Überschneidungen im rein städtischen und Überlandverkehr sind schätzungsweise 1—1,2 Millionen Tonnenkilometer zuzuschlagen. „Stellt man die tonnenkilometrischen Leistungen des Lastkraftwagenverkehrs denjenigen des Schienenverkehrs gegenüber, dann zeigt sich, daß nach obigen Berechnungen 1931 der deutsche Lastkraftwagenverkehr mit einer Gesamtleistung von mindestens 3½ bis 4 Milliarden tkm über 7% des gesamten Güterverkehrs der Reichsbahn (51 Milliarden tkm) ausmachte. Hierbei muß jedoch berücksichtigt werden, daß der rein örtliche Kraftwagenverkehr als Wettbewerbsverkehr ausscheidet. Da bei den für den Lastkraftwagen errechneten Zahlen der Hauptanteil auf den lokalen Verkehr und die kleinen Überlandstrecken entfällt, bei der Eisenbahn der Verkehr auf weitere Strecken natürlicherweise das Übergewicht hat, ist demnach der Lastkraftwagenverkehr, der als Wettbewerbsverkehr gegenüber der Schiene in Betracht kommt, geringer als 7%. Andererseits ist der Lastwagenverkehr werkmäßig im ganzen wieder bedeutender. Ein einwandfreies prozentuales Verhältnis wird sich hier aber kaum angeben lassen“ [12]).

Die Reichsbahn hatte bereits für das Jahr 1928 eine solche Ausscheidung, die für das Ausmaß des Kraftwagenwettbewerbs recht aufschlußreich wäre, versucht. Von 1,6 Milliarden Tonnenkilometern Kraftwagenleistung im Wettbewerbsverkehr entfielen nach diesen Schätzungen [13]) 1,3 Milliarden tkm auf die Güter der oberen und nur 0,3 Milliarden tkm auf die unteren Tarifklassen.

Bei Mellerowicz findet sich die Feststellung, daß in England 22% des Gesamtverkehrs und in Amerika der gleiche Anteil des Güterverkehrs der Eisenbahnen auf den Kraftwagen abgewandert sind.

Es fragt sich nun, unter welchen betriebswirtschaftlichen Bedingungen die beiden Wettbewerber arbeiten. Welche Wettbewerbsmöglichkeiten ergeben sich insbesondere bei einem Selbstkostenvergleich [14]), und wie sind die Möglich-

---

[12]) Bormann, a. a. O. S. 352.

[13]) Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der DRG. Hauptverwaltung, Berlin 1930, S. 16.

[14]) Selbstkostenrechnungen, die Anspruch auf Allgemeingültigkeit erheben könnten, sind ein Ding der Unmöglichkeit, und zwar ganz besonders im Verkehrswesen. Gerade hier läßt sich am wenigsten die Fülle der praktisch

keiten des Kraftwagens unter dem Gesichtspunkt des volkswirtschaftlichen Tarifsystems der Reichsbahn einzuschätzen? Von der ausgesprochenen Fixkostenstruktur der Verkehrsmittel, besonders der Eisenbahnen, war schon die Rede, ebenfalls davon, daß die Eisenbahnen den geringsten Elastizitätskoeffizienten besitzen.

Die Verkehrsleistungen des Kraftwagens und der Reichsbahn beim Transport von Stückgut und Massengut auf Nah- und Fernstrecken hat Pirath [15]) erstmalig durch einen Vergleich auf Grund der Selbstkosten und nicht auf Grund der Beförderungspreise durchgeführt. Hierbei hat sich ergeben, daß die Beförderungskosten für 1 Tonne nach Entfernung und Güterart (Stückgut oder Massengut) verschieden hoch sind, je nachdem, welches Verkehrsmittel die Ausführung des Transportes übernimmt. In der Abbildung 1 auf Seite 37 ist die Stückgutbeförderung mit Lastkraftwagen zu der Reichsbahnbeförderung in Beziehung gesetzt (Haus-Haus-Lieferung). Dabei zeigt sich, daß im Nahtransport (bis etwa 100 km) der Kraftwagen, im Ferntransport dagegen die Eisenbahn zur Beförderung von Stückgut billiger ist. Die Erkenntnis, daß die Selbstkosten zwischen Kraftwagen und Eisenbahnen auf die Entfernung (100 km) die geringsten Unterschiede zeigen, wo die mittlere Beförderungsweite einer großen Zahl von Stückgütern für Deutschland liegt, ist besonders wertvoll. Das erschwert naturgemäß besonders die Wahl des zweckmäßigsten Beförderungsmittels [16]). Diese Rechnung gilt unter den gemachten Voraussetzungen (Ausnutzungsgrad usw.) allgemein. Die Abb. 2 gibt die Verhältnisse bei der Beförderung von Massengütern wieder, wobei auch die natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in die Berechnungen einbezogen wurden. Es ergibt sich die Feststellung, daß diese Verkehrsart von der Reichsbahn am wirtschaftlichsten bedient werden kann. Während der Kraftwagen ausscheidet, fällt bei Eisenbahnen und Wasserstraßen das geringe Spannungsverhältnis hinsichtlich der Beförderungskosten besonders auf.

---

möglichen Fälle auf einen einheitlichen Nenner bringen (vgl. May, Güterkraftwagentarif und Selbstkosten, Die Reichsbahn 1932, S. 335).

[15]) Pirath, Die Stellung der Verkehrswirtschaft in der Gesamtwirtschaft, Zeitschrift d. VDI. 1931, Nr. 24, S. 754.

[16]) Pirath, a. a. O. S. 754.

Pirath: Die Stellung der Verkehrswirtschaft in der Gesamtwirtschaft. Zeitschrift d. V. D. J. 1931, Heft Nr. 24.

Vergleich der Selbstkosten für 1 Tonne Gut in Abhängigkeit von der Transportstrecke.

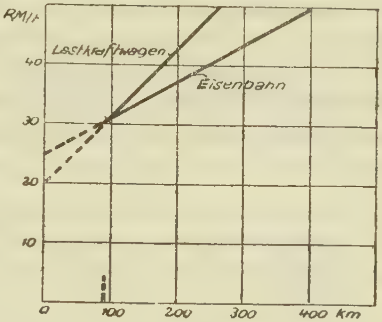


Abb. 1

Eisenbahn und Lastkraftwagen bei Stückgutbeförderung von Haus zu Haus. Die Ausnutzung der Ladefähigkeit der Fahrzeuge ist mit 50% und die der allg. Betriebseinrichtungen mit 75% angenommen. Unter Beförderungskosten sind alle Selbstkosten einschl. Kapitaldienst zu verstehen. Zahlenmäßig erfaßbare Subventionen sind den Sebstkosten zugerechnet.

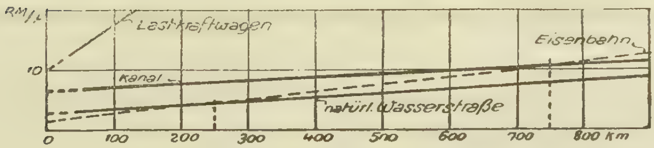


Abb. 2

Eisenbahn, Wasserstraße und Lastkraftwagen bei Beförderung von Massengut. (Erläuterung wie zu Abb. 1)

Während Pirath die Grundlagen des Reichsbahntarifsystems gewahrt wissen will und einer Regulierung des Kraftverkehrs in der Fernzone das Wort redet, will Mellerowicz in der Preisbildung grundsätzlich nur das Kostenprinzip gelten lassen, ja, er fordert eine grundsätzliche Gleichstellung der Verkehrsmittel hinsichtlich der Kosten.

Mellerowicz hat seinen Berechnungen eine Jahresleistung von 25 000 km zugrunde gelegt und neben den Vorhaltungs- und Förderungskosten, die Abschreibung und Verzinsung, die Kosten der Abfertigung, der Ver- und Entladung und Reparaturen berücksichtigt. Der Auslastungsgrund ist mit 66⅔% angenommen. Danach ergeben sich als Selbstkosten des Kraftverkehrs (Betriebskostenberechnung für verschiedene Typen, NAG.-Motor-Lastwagen) [17]:

	2,5 t	5,0 t	10 t mit Anhänger	15 t mit Anhänger
I. Anschaffungskosten Preis für einen Wagen bzw. einen Motorwagen und Anhänger . . .	RM 7000	RM 17500	RM 22400	RM 29900
II. Verbrauchskosten je 100 km				
1. Brennstoff	6,80	14,40	19,20	20,00
2. Schmiermateril	0,50	1,80	2,00	2,02
3. Unterhaltungskosten	3,25	5,40	7,35	8,80
4. Gummiverschluß	2,40	9,60	17,20	17,15
	12,95	31,20	45,75	48,15
III. Feste Betriebskosten im Jahr				
5. Personal	3000	3500	6500	6500
6. Kraftwagensteuer	396	970	1070	1400
7. Versicherung	540	540	720	720
8. Abschreibung (10%)	672,50	1640	1640	2690
9. Verzinsung des Anlagekapitals (7%)	490	1225	2050	2093
10. Unvorhergesehenes	51,50	125	120	97
	5150	8000	12100	13500

	2,5 t	5,0 t	10 t mit Anhänger	15 t mit Anhänger
Gesamtkosten für 1 km bei 25 000 km Jahresleistung:				
Verbrauchskosten	12,9 Rpf	31,2 Rpf	45,7 Rpf	48,1 Rpf
Feste Betriebskosten	20,6 „	30,2 „	48,4 „	54,0 „
	33,5 Rpf	61,4 Rpf	94,1 Rpf	102,1 Rpf
1 tkm	13,4 Rpf	12,2 Rpf	9,4 Rpf	6,8 Rpf

[17]) Mellerowicz, a. a. O. S. 17.

Als Selbstkosten der Reichsbahn ergaben sich (ohne Rollgeld) für 1 tkm in Rpf.

km	10	20		30	40	50	70	100	150	200
a) Stückgut.										
Rpf	212,75	111,58	117,53	81,86	63,97	53,49	40,63	34,29	27,02	23,29
b) Wagenladungen.										
Rpf	20,39	11,33	12,62	9,20	7,47	6,56	5,10	4,30	3,50	3,03

km	300	400	500	600	700	800	900	1000	1200	1500
a) Stückgut.										
Rpf	19,51	17,19	15,61	14,70	13,96	13,43	13,00	12,67	12,17	11,65
b) Wagenladungen.										
Rpf	2,54	2,32	2 15	2,05	1,99	1,92	1,89	1,85	1,80	1,74

Auf Grund obiger Kostenanalyse liegt das natürliche Betätigungsfeld des Kraftwagens bei Berücksichtigung der reinen Selbstkosten (je nach Gewicht der Nutzlast)

für Stückgut . . . . . . zwischen 125—600 km
„ Wagenladungen . . . „ 28—120 „

In einer anderen Aufstellung werden die Selbstkosten des Kraftwagens mit den Reichsbahntarifen in Beziehung gesetzt mit dem Ergebnis, daß die Grenzentfernungen liegen:

für Kraftwagen-Stückgut . . über 200 km
„ „ -Ladungen
bei 5 t Nutzlast . . zwischen 25—200 „
„ 10 t „ . . „ 25—600 „
„ 15 t „ . . „ 25—800 „

Bemerkenswert ist, daß nicht nur eine große Überlegenheit des Kraftwagens im Stückgutverkehr, die angesichts der auf der Eisenbahn nötigen umfangreichen Manipulationen verständlich ist, sondern daß nach Mellerowicz auch eine weitgehende Wettbewerbsfähigkeit in der Beförderung von Wagenladungen durch den Kraftwagen besteht. „Nach den nicht widerlegten Rechnungen ist es ohne Zweifel, daß der Kraftwagen den Eisenbahnen beim Wagenladungsverkehr auf Entfernungen bis etwa 150 km selbstkostenmäßig überlegen ist. Für Stückgut ist die Entfernung weit über 200 km“ [18]).

[18]) Mellerowicz, Eine Kritik der Kritik, Frankfurter Zeitung v. 15. 2. 1933, Nr. 122/23, S. 3.

Diese Berechnungen sind von dem maßgebenden Betriebswirtschaftler der Reichsbahn angezweifelt und auch teilweise widerlegt worden. Das obige Bild ändert sich in der Tat, wenn man die Rechnung für die Reichsbahn auf die wagenkilometrischen Kosten abstellt.

Hiernach ergeben sich als Beförderungskosten eines Stückgutwagens für ein Wagenkilometer in Rpf. [19]).

Beförderungsart	Bei einer Versandweite von					km
	10	20	30	40	50	75
a) Reichsbahn	67,25	49,85	44,30	41,45	40,00	37,30

Beförderungsart	Bei einer Versandseite von					km
	100	150	200	300	400	5 0
a) Reichsbahn	35,00	29,80	25,70	21,45	19,31	18,05

b) Kraftwagen (nach Mellerowicz)

2,5 t-Wagen	. . . .	33,5 Rpf.	je Wagenkilometer bei einer Jahresleistung von 25 000 km
5,0 t- „	. . . .	61,4 „	
10,0 t- „	mit Anhänger . .	94,1 „	
15,0 t- „		102,1 „	

Die Gegenüberstellung dieser Kosten zeigt, daß der Eisenbahnbetrieb dem Kraftwagen, was die Selbstkosten für den Wagenlauf anbelangt, überlegen ist. Es ergäbe sich schon eine Überlegenheit der Reichsbahn im Stückgutverkehr unter 150 km. Dem ist wieder entgegenzuhalten, daß die wagenkilometrische Zugleistung groß, die Nutzleistung aber gering sein kann.

Es hat den Anschein, daß alle Berechnungen und Vergleiche in einem Punkt hinken, nämlich beim Kraftwagen durch die Annahme eines hohen Auslastungsgrades (66⅔—80%) [20]) gegenüber einem niedrigen der Reichsbahn [21]). Der Auslastungsgrad aber ist abhängig vom Verkehrsumfang und der Möglichkeit, Rückfracht aufzunehmen. Beides wird durch ungeregelte Wettbewerbsverhältnisse ungünstig beeinflußt.

---

[19]) Vgl. Tecklenburg, Kraftwagen und Eisenbahn, Zum Verkehrsproblem der Gegenwart, Deutsche Allg. Zeitung vom 2. 11. 1932.

[20]) Pirath hat nur 50% angenommen, wodurch sich das Bild für den Kraftwagen bedeutend verschlechtert (vgl. Abb. 1 u. 2 S. 37.).

[21]) Nach den Güterbeförderungsvorschriften können schon Ortswagen gebildet werden, wenn 2 Tonnen Gut für eine Bestimmungsstation vorhanden sind. Bei einem Ladegewicht von 15 t beträgt die Auslastung noch nicht 15%.

Es erhebt sich die Frage, ob ein Selbstkostenvergleich für die Beurteilung der Wettbewerbsfrage überhaupt von ausschlaggebendem Wert sein kann. Nach dem, was über die verschiedene Struktur beider Verkehrsmittel und insbesondere über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Reichsbahn-Tarifsystems ausgeführt wurde, können solche Berechnungen nur als Anhaltspunkte für eine Regulierung in Frage kommen.

Man könnte beispielsweise folgern, die Reichsbahn müsse sich auf den Ferntransport von Massengütern beschränken, weil sie bei dieser Beförderungsart die geringsten Selbstkosten habe. Den Nahverkehr von Wagenladungen und den gesamten Stückgutverkehr müsse sie aufgeben, weil sie zu teuer und damit unwirtschaftlich seien, was die Selbstkostenberechnungen zu bestätigen scheinen. „Doch ist das bedingt durch die Bereithaltung von Schuppen auf allen Stationen, durch die umständlichere Bereitstellung der Wagen sowie die erheblichen, von der Eisenbahn, nicht vom Verlader bereitzuhaltenden Arbeitskräfte, die die Verladung erfordert, hohe Selbstkosten verursacht und mit einem verhältnismäßig großen Anteil an den Generalunkosten belastet ist. Sollte deswegen der „Kaufmann Reichsbahn" nur volle Waggonladungen annehmen oder wenigstens nur Mindestladungen von 5 Tonnen? Oder soll er etwa für die einzelnen Kisten den vollen Preis bezahlen lassen, die für die umständliche Hantierung und die vollen Generalunkosten entsteht? Alles wirtschaftliche Unmöglichkeiten" [22]).

Die Überlegenheit des Kraftwagens in der individuellen Verkehrsbedienung und in der Nahzone müssen anerkannt werden; jedoch liegt mit Rücksicht auf das Tarifsystem der Reichsbahn eine betriebswirtschaftliche Lösung auf der Selbstkostengrundlage nicht im volkswirtschaftlichen Interesse.

Nur der Staat hat hier die Möglichkeit, durch weises Abwägen der Verhältnisse ein Zusammenwirken der Verkehrsmittel zum Wohle der Volkswirtschaft herbeizuführen. Nach der Meinung hervorragender Verkehrsfachleute ist das volkswirtschaftliche Problem nur durch ein Reichsmonopol zu lösen [23]).

Wenn nun noch kurz zu der Belastung des Kraftwagens durch Straßenkosten und Steuern Stellung genommen werden soll, so deshalb, weil diese Seite des Wettbewerbs stets eine ebenso große wie unfruchtbare Rolle gespielt hat.

Die Reichsbahn hat für ihre Fahrbahn selbst aufzukommen; die Unterhaltung und Erneuerung sämtlicher Gleis- und Sicherungsanlagen belasten sie außerordentlich [24]). Von dem Anlagekapital entfallen auf die Fahrbahn:

---

[22]) Baur, Tarife und Selbstkosten, Der Deutsche Volkswirt 1930, Nr. 29, S. 980.

[23]) Näheres hierüber im Abschnitt II b 3.

[24]) Nach ihrem Geschäftsbericht vom 26. 4. 1932 hat die Reichsbahn 1931 für diese Zwecke 848 Millionen RM. oder rd. 23% ihrer gesamten Ausgaben aufgewendet.

Grundbesitz	7,6%
Bahnkörper	22,7%
Oberbau	22,8%
Stationen	15,4%
zusammen:	68,5%.

Der Rest von 31,5% verteilt sich auf:

Fahrzeuge	27,2%
Werkstätten	2,7%
Sonstiges	1,6%.

Auf die Herstellung des Schienenweges entfallen rund zwei Drittel der Anlagekosten [25]).

Welche Belastung trägt der Kraftwagen für die benutzten Straßen?

Nach einer Übersicht [26]), die das preuß. Stat. Landesamt für das Land Preußen zusammengestellt hat, ergaben sich für die Provinzial-, Kreis-, Gemeinde- und sonstigen Durchgangsstraßen in den Rechnungsjahren 1927 bis 1929 an Aufwand und Deckung folgende Zahlen:

Berichtsjahr	Wegelänge	Aufwand für laufende Unterhaltung	Aufwand für Um- oder Ausbau	Aufwand für Neubau	Gesamtaufwand
	km	1000 RM	1000 RM	1000 RM	1000 RM
1927	115 216,543	156 878,8	204 045,8	80 836,0	441 760,6
1928	116 878,3 3	175 312,3	172 048,0	86 952,6	434 312,9
1929	118 815,894	189 334,3	186 450,7	110 692,6	486 477,6

Danach hatte das Durchgangsstraßennetz Preußens am 31. 12. 1930 eine Länge von 118 815 km. Für Unterhaltung, Ausbau und Neubau wurden 1929 rd. 486 Millionen RM. aufgewendet. Auf das Reich mit seinen 198 000 km Durchgangsstraßen umgerechnet ergibt sich ein Kostenaufwand von 814 Millionen RM.

Die Aufwendungen der Vorkriegszeit nimmt Mellerowicz [27]) mit 402 Millionen RM. an, sodaß 412 Millionen RM. als Mehrkosten dem Kraftwagen zur Last fielen. „Demgegenüber ist der Kraftwagen wie folgt belastet:

---

25) v. Siemens, Lockerung des Tarifzwangs der Eisenbahnen. Saarländische Verkehrs- u. Handelszeitung v. 17. 12. 1932, Nr. 51

26) Vgl. Die Durchgangsstraßen in Preußen. Zeitschr. d. Preuß. Stat. Landesamtes, Heft 1, Berlin 1931, S. 28—29.

27) A. a. O. S. 18.

Kraftfahrzeugsteuer	193	Millionen RM.
Brennstoffabgaben bei jetzt gültigen Sätzen ca.	350	„ „
zusammen:	543	Millionen RM.

Der Kraftwagen bringt also heute bereits mehr Steuern auf, als er Wegekosten verursacht" [28]). Nicht berücksichtigt sind allerdings die allgemeinen Verwaltungskosten, sowie die Kosten für die Sicherung von Fahrbahn und Publikum, Aufwendungen, die natürlich nicht in vollem Umfange dem Kraftwagen zur Last gelegt werden dürfen.

II.

Methoden der Reichsbahn im Wettbewerbkampf gegen den Kraftwagen.

Soweit im folgenden von Methoden gesprochen wird, soll darunter die Gesamtheit aller Maßnahmen, Gegenmaßnahmen und Zweckhandlungen verstanden werden, die die Reichsbahn zur Abwehr der ihr ungesund erscheinenden Konkurrenz des Kraftwagens angewandt hat oder noch anwendet.

a) In eigener Zuständigkeit durchgeführte Abwehrmaßnahmen.

Unter diesem Abschnitt werden die Maßnahmen behandelt, die die Reichsbahn aus eigener Machtvollkommenheit durchgeführt hat. Wohl war auf einigen Gebieten die Zustimmung des Reichsverkehrsministers oder der Reichsregierung erforderlich. So bedurften sämtliche K-Tarife auf Grund der Tarifhoheit des Reiches der Genehmigung des Ministers; der Bahnspeditionsvertrag konnte erst in Kraft treten, nachdem die Reichsregierung zugestimmt hatte. Aber diese Förmlichkeiten ändern nichts an der Tatsache, daß die Reichsbahn alle diese Abwehrmaßnahmen gegen den Kraftwagen auf Grund ihrer unabhängigen Stellung und unter Berufung auf die Frachtausfälle ohne großen Widerstand durchführen konnte.

Die Bekämpfung des Kraftwagens als Wettbewerber hat von Seiten der Eisenbahnen verhältnismäßig spät eingesetzt. Für deutsche Verhältnisse kommt hinzu, daß die unsicheren Nachkriegsverhältnisse manche Schwierigkeit nicht im rechten Licht erscheinen ließen.

Erst seit dem Jahre 1925 sieht man die Reichsbahn in der Abwehrstellung gegen den Kraftwagen. Auch zu jener Zeit noch zögernd und ohne klare Zielsetzung. Das hat mancherlei Gründe.

---

[28]) Vgl. Mellerowicz, a. a. O. S. 18.

Sowohl im Kriege als auch in der Nachkriegszeit wurden die damals noch nicht sehr zahlreichen [1]) Kraftfahrzeuge als willkommene Helfer im Verkehrsgewerbe angesehen. Die Eisenbahnen waren minderleistungsfähig und konnten zuweilen den Anforderungen nicht genügen. In der Zeit des Währungszerfalls spielten die Beförderungspreise bei den sprunghaft in die Höhe gehenden Preisen nur eine untergeordnete Rolle. Von einer Unterbietung der Eisenbahntarife seitens des Kraftwagens, die die Reichsbahn heute so sehr beklagt, konnte zu jener Zeit keine Rede sein. Jedenfalls ist 1925 durch das Kraftfahrliniengesetz erstmalig [2]) der Versuch eines staatlichen Eingriffs gemacht worden. Die Vermutung liegt nahe, daß das Gesetz nur erlassen wurde, um der Reichspost entgegenzukommen. § 6 befreite die Post von der staatlichen Genehmigungspflicht bei der linienmäßigen Beförderung von Personen und Postsachen. Mit diesem Gesetz glaubte man die aufsteigende Gefahr gebannt zu haben. Die Freunde staatlicher Bevormundung waren zufrieden. Anscheinend auch die Reichsbahn, denn erst im Laufe des Jahres 1926 ist man dazu übergegangen, durch Verbesserungen im Abfertigungs- und Beförderungsdienst der verkehrsdienstlichen Fortentwicklung in erhöhtem Maße Rechnung zu tragen. Anfang 1927 hat ein Sonderausschuß sich mit den einschlägigen Fragen befaßt und die Ergebnisse seiner Untersuchungen in einer Denkschrift niedergelegt. Bemerkenswert ist immerhin, daß die ersten Abwehrmaßnahmen der Reichsbahn mittelbarer Art waren, d. h. Maßnahmen, die dem Kraftwagenwettbewerb durch Steigerung der eigenen Leistungen zu begegnen suchten.

1. Auf betriebsorganisatorischem Gebiet.

aa) Verbesserungen im Abfertigungswesen.

Es entspricht den besten allgemeinwirtschaftlichen Grundsätzen, daß auch im Verkehrswesen Höchstleistungen zu niedrigen Beförderungspreisen geboten werden. Eine Konkurrenz der Verkehrsmittel wirkt zweifellos anspornend. „Der Konkurrenz des Kraftwagens verdanken wir große Verbesserungen bei der Reichsbahn. Sie wissen, daß wir noch vor wenigen Jahren uns stundenlang darüber unterhalten mußten, wie die Fristen, innerhalb deren die Güter zugestellt werden müßten, bemessen werden sollten, und ob sie nicht abgekürzt werden könnten. Davon spricht heute kein Mensch mehr. Es wird alles so schnell zugestellt als dies möglich ist. Wir verdanken der Konkurrenz auch die wundervolle Einrichtung des Expreßgutes. Ich habe gesehen, wie in Schlafwagenzüge Wagen mit Expreßgut von Berlin nach Köln eingestellt wurden, wo

---

[1]) 1925 betrug die Gesamtzahl nur etwa 1/5 gegenüber dem Stand von 1930/31.

[2]) Durch die Verordnung betr. Kraftfahrzeuglinien vom 24. 1. 1919 (RGBl. 1919 S. 97) ist lediglich die Zulassungsgenehmigung durch den Regierungspräsidenten vorgeschrieben worden.

sie dann mit Leichtzügen über Land verteilt und schnellstens an die Empfänger herangebracht werden" [3]). Aber dies sind nur Verbesserungen, die dem aufmerksamen Beobachter ohne weiteres ins Auge fallen. Hierher gehören auch die zunehmende Betätigung der Reichsbahn auf dem Gebiete der Reklame. Durch Plakate, die den landschaftlichen Reiz einer schönen Gegend geschmackvoll darstellen, soll der Reiseverkehr angeregt werden. Ins Auge fallende Darstellungen geben in übersichtlicher Form über die günstigste Güterbeförderung nach den verschiedensten Wirtschaftszentren Auskunft. Schönes Bildmaterial in handlicher Form liegt in allen Verkehrsbüros und Auskunftstellen zur unentgeltlichen Mitnahme auf. In den ausländischen Hauptstädten unterhält die Reichsbahn Reisebüros, die für den Besuch Deutschlands und für die Benutzung deutscher Strecken (im Durchgangsverkehr) werben. Diese Einrichtungen entsprechen durchaus einer neuzeitlichen Geschäftsauffassung.

Nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Kraftwagenkonkurrenz, sondern der allgemeinen Zeittendenz (Maschinisierung) folgend sind im Abfertigungswesen der Reichsbahn weitgehende Änderungen und Verbesserungen durchgeführt worden. Es kam vor allem die Einführung mechanischer Hilfsmittel in Betracht, die die Abfertigung des Publikums an den Schaltern beschleunigt oder vereinfacht haben.

Die vermehrte Verwendung von Rechenmaschinen, Registrierkassen zur erleichterten Abfertigung von Kleinsendungen, Stempelmaschinen für die Frachtbriefvorprüfung haben den Bedürfnissen weitgehend Rechnung getragen.

Vielfach sind die früher allzu starr festgesetzten Dienststunden (Annahme- und Ausgabezeit) den örtlichen Verhältnissen besser angepaßt worden.

Eine Einrichtung, die ihre Entstehung dem Kraftwagenwettbewerb unmittelbar verdankt, sind die Stadtannahmestellen für Stückgüter und Expreßgüter. Wenn auch nicht verkannt werden darf, daß für den Erfolg die Höhe der Überführungsgebühr nach dem nächsten Bahnhof maßgebend ist, so ist diese Einrichtung doch einer Vereinfachung des Auflieferungsgeschäfts gleichzuachten, die beim Kraftwagen so sehr geschätzt wird. Das entscheidende Hauptgebiet, den Güterversendern entgegenzukommen, war von jeher die Kosten- und Gebührenfrage. Hier muß leider gesagt werden, daß mit Ausnahme von einigen geringfügigen Teilermäßigungen keine Fortschritte erzielt wurden. Anscheinend hängt dies mit der steigenden finanziellen Belastung zusammen, die die Finanzwirtschaft der Reichsbahn von Jahr zu Jahr erfahren hat. Es ist bekannt, daß selbst mit der Einführung des Young-Planes die politischen Lasten des Reichsbahn-Unternehmens dieselben geblieben sind. Erst das Lausanner Abkommen hat hier eine Erleichterung gebracht.

Lediglich bei den Nebengebühren, deren Zahl groß, deren kassenmäßige Bedeutung aber gering ist, hat man sich entschlossen, einige Sätze, deren Er-

---

[3]) Plaßmann, Mitteilungen des Langnamvereines, Düsseldorf 1930, Heft 8, S. 349.

hebung zuweilen als kleinlich und lästig empfunden wurde, abzubauen und ganz wegfallen zu lassen.

Eine Maßnahme, die mit Rücksicht auf den Kraftwagen eingeführt wurde, war die Abstaffelung der Abfertigungsgebühr bei Nahentfernungen und die Teilermäßigung in den oberen Wagenladungsklassen. Obwohl der bei Annahme und Verladung entstehende Arbeitsaufwand, der mit der Abfertigungsgebühr abgegolten werden soll, für alle Güter und Entfernungen gleich bleibt, hat man sich 1927 doch entschlossen, auch diese Gebühr besonders in den Nahentfernungen abzustaffeln.

bb) Hebung der Verkehrsleistungen.

Im Geschäftsverkehr gilt der Grundsatz, daß die beste Reklame in der eigenen Leistungssteigerung liegt. Dieser Grundsatz hat in den letzten Jahren bei der Reichsbahn in erhöhtem Maße Platz gegriffen. Den äußeren Anlaß gab wohl schon die Umwandlung in eine Gesellschaft mit der Verpflichtung, den Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Die Begriffe: Kundenwerbung und Dienst am Kunden können auf keinem Gebiet mit besserem Erfolg in die Tat umgesetzt werden als durch Verbilligung der Leistung und Qualitätsverbesserung. Für den inneren Betrieb kommt in Frage, daß der technische Fortschritt weitestgehend ausgenutzt und die Selbstkosten nach Möglichkeit gesenkt werden.

Im Personenverkehr spielen die Wochenendreisen und der Ausflugsverkehr eine gewichtige Rolle. Der Eisenbahntarif sieht hier eine Ermäßigung von 33⅓% des Normalpreises vor. Diese Verkehrsart ist in den letzten Jahren bedeutend ausgebaut worden, indem die Zahl der Ausflugstationen vermehrt und die Gültigkeitsdauer erhöht wurde. Neuerdings werden auch an den Mittwochnachmittagen solche Fahrkarten zum ermäßigten Preis ausgegeben. Auch die Bestimmungen für Gesellschaftsreisen sind mit Rücksicht auf den Kraftomnibus zu Gunsten des Publikums verbessert worden. Während es früher nur Schlafwagen 1. und 2. Klasse gab, hat man sich vor einigen Jahren entschlossen, auch solche 3. Klasse laufen zu lassen.

Der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit hat die Reichsbahn in der letzten Zeit ihre besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Dem Vernehmen nach bestehen hier noch weitere beachtenswerte Pläne.

Im Fernverkehr sind die FD-Züge eingeführt worden, und zwar, wie behauptet wird, weniger mit Rücksicht auf den Kraftwagen- als auf den Flugverkehr. Bei dieser übrigens gut rentierenden Zugart ist die Reisegeschwindigkeit [4]) bedeutend gesteigert worden.

---

[4]) Der FD 264 Holland—Frankfurt (M)—München über Amsterdam—Köln—Mainz—Würzburg benötigt für die 983 km lange Strecke von Hoek van Holland bis München nur 15 Std. 38 Min. (Frankfurt (M) ab 15,24 Uhr — München an 21,40 Uhr).

Mit Rücksicht auf den in den Nahentfernungen immer mehr sichtbar werdenden Kraftwagenwettbewerb hat man dem Bezirksverkehr seine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Es handelt sich hier um den Verkehr zwischen den größeren Plätzen eines Wirtschaftsgebietes (z. B. Frankfurt—Mainz—Wiesbaden—Darmstadt). Dieser Verkehr wird durch Eilzüge mit einem neuen sehr bequemen Wagentyp ausgeführt und hat beim reisenden Publikum durchweg Anerkennung gefunden. Wie aus Pressebesprechungen [5]) hervorgeht, trägt man sich mit dem Gedanken, diese Eilzüge als sog. Blitzzüge zu befördern. Bei einer Probefahrt von Potsdam bis Magdeburg, die 70 Minuten dauerte, wurde demnach eine Reisegeschwindigkeit von 120 km erreicht. Alle Maßnahmen in dieser Hinsicht sind auch vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt begrüßenswert, sofern es sich nicht lediglich um Spitzenleistungen handelt, die wirtschaftlich nicht ausgenutzt werden können.

Zudem ist in den letzten Jahren in Verbindung mit den Verstärkungsarbeiten am Oberbau eine allgemeine Beschleunigung der Züge durchgeführt worden, wobei sich im einzelnen, insbesondere im D-Zugverkehr beachtenswerte Fahrzeitverkürzungen ergeben haben.

Seit 1. Januar 1932 hat die Reichsbahn Generalabonnements eingeführt, die den besonderen Bedürfnissen des Berufs- und Geschäftsverkehrs Rechnung tragen. Diese Netz- und Bezirkskarten sind Zeitkarten, die für fest umgrenzte Verkehrsgebiete ausgegeben werden; sie können jederzeit gelöst werden und gelten dann einen Monat. Die Preise für diese Neuerung, die es übrigens in Nachbarländern schon früher gegeben hat, halten sich in erträglichen Grenzen.

Der Schwerpunkt aller von der Reichsbahn im Abwehrkampf gegen den Kraftwagen ergriffenen Selbsthilfemaßnahmen dürfte aber zweifellos im Güterverkehr liegen. Über die allgemeine Rationalisierung hinaus, die sich teilweise auf umfangreiche betriebswirtschaftliche Untersuchungen gründet, hat man sich hier zunächst im Versuchswege zu fortschrittlichen Neuerungen entschlossen. Neben einer vermehrten Verwendung von Elektrokarren, die das Ladegeschäft beschleunigen, ist der Güterumlauf durch zweckmäßige Abrichtung von Kurs- und Ortswagen allgemein gehoben worden.

Schmerzenskinder in der Güterbeförderung sind die Umladestellen, weil durch den Zeitverlust für die Umladung die Beförderungsdauer sich erhöht. Durch eine großzügige Neuordnung und Zusammenlegung von Umladestellen sowie durch Ausgestaltung des Güterzugfahrplans hat die Reichsbahn versucht, eine möglichst schnelle und pünktliche Beförderung der Frachtgüter sicherzustellen. Große Sorge hat auch die An- und Abrollung der Güter verursacht, weil die Rollgebühren an vielen Orten im Verhältnis zur Unterwegsfracht viel zu hoch sind. Ist die Reichsbahn gegenüber dem Kraftwagen, der die Güterzustellung stets von Haus zu Haus durchführt, ohnehin im Nachteil, so wirken allzu hohe, neben der Fracht zu entrichtende Rollgelder geradezu abschreckend. Die Reichsbahn hat daher das gesamte Rollgeschäft durch den sog. Schenker-Vertrag auf

[5]) Vgl. Frankfurter Nachrichten Nr. 81, 3. Beiblatt v. 22. 3. 1931.

eine ganz neue Grundlage gestellt. (Nähere Ausführungen hierüber siehe unter Abschnitt II a 4.)

Während im Ferngüterverkehr durch Einführung der durchgehenden Güterzugbremse zusammen mit der Verwendung stärkerer Lokomotiven eine erhebliche Geschwindigkeitssteigerung erreicht werden konnte, läßt die Beförderung zwischen den Verschiebe- und Ortsgüterbahnhöfen noch viel zu wünschen übrig. Es sind Fälle bekannt, in denen bei einer Gesamtbeförderungsdauer von 30 Stunden nur 12 Stunden auf die Streckenbeförderung und 18 Stunden auf die Umstellung der Güterwagen vom Rangierbahnhof zum Ortsgüterbahnhof der Großstädte entfallen, wo erst das Gut dem Empfänger übergeben werden kann.

Die Verkürzung dieser Umstellzeiten, die insbesondere im sog. Eckverkehr dringlich ist, muß als das Gebiet bezeichnet werden, das dem Kraftwagenwettbewerb dank der anfangs mangelhaften Initiative der Reichsbahn ein reiches Tätigkeitsfeld gewährt.

Da die Kraftwagengüterbeförderung gegenüber der Reichsbahnbeförderung besonders in der Nahzone den Vorzug der Schnelligkeit hat und die Bewältigung des Kleinverkehrs mit großem Arbeitsaufwand verbunden ist, hat sich die Reichsbahn in den letzten Jahren zu zwei Maßnahmen entschlossen, die auch in der Öffentlichkeit großes Interesse hervorgerufen haben. Es ist dies die Güterbeförderung durch leichte Güterzüge (Stückgut-Schnellverkehr) und der Ausbau des Behälterverkehrs. Auf beide Neuerungen soll etwas näher eingegangen werden.

Man hat den leichten Güterzug vielfach das „Auto auf Schienen" genannt und ihn damit sehr treffend charakterisiert, wenngleich die Bezeichnung auf den sog. Gütertriebwagen noch besser paßt. Im Endeffekt kommt es auf dasselbe heraus: Eine kleine Zugeinheit (Lokomotive und einige Wagen), dazu bestimmt, den Klein- und Nahverkehr beschleunigt durchzuführen. „Ein Gepäckwagen und ein großräumiger Güterwagen werden gekuppelt, die einander zugekehrten Stirnwände und die Lücke zwischen beiden Wagen durch Faltenbalg geschlossen. So entsteht ein geräumiger fahrbarer Güterschuppen, der mit der Lokomotive zusammen den leichten Güterzug, kurz „Leig" genannt, bildet, und in dem unterwegs das Gut für die Ausladung in Behältern und auf fahrbaren Plattformen vom Fahrpersonal zusammengefaßt wird. Der Leig fährt unmittelbar an den Schuppen oder an geeignete Ladebrücken. Die gefüllten Behälter und Plattformen werden hinausgerollt, andere in gleicher Weise vorbereitete Stückgutladungen werden schnell hineingeschafft, und die Reise geht nach wenigen Minuten mit Personenzuggeschwindigkeit (bis zu 70 km i. d. Std.) weiter. Im Sommer 1930 waren 320 derartige Leigwagenpaare auf der Reichsbahn im Betrieb" [6]). Es ist einleuchtend, daß diese Beförderungsart gegenüber dem schwerfälligen Güterzugbetrieb mit seinem umfangreichen Vorbereitungs- und Abschlußmaßnahmen einen großen Vorzug aufweist. Auch vom

---

[6]) Baumann, Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 234.

Standpunkt der Wirtschaftlichkeit müßte dieser Neuerung beizupflichten sein, kommt doch die ganze Betriebsart einer größtmöglichen Ausnutzung des Personals und der Fahrzeuge gleich.

Diese Art der Stückgutbeförderung in der Nahzone oder innerhalb geschlossener Wirtschaftsgebiete ist sehr wohl geeignet, den Wettbewerb mit dem Kraftwagen aufzunehmen oder ihn in erträglichen Grenzen zu halten.

Die Erfahrungen, die seit 2 Jahren mit der neuen Betriebsform gemacht wurden, können als günstig bezeichnet werden. Wohl hat sich zuweilen ein empfindlicher Mangel an Laderaum bemerkbar gemacht, der seine Ursache in dem unregelmäßigen Stückgutaufkommen der einzelnen Ladestellen hatte, und dem die Leig-Züge mit ihren begrenzten Einheiten nicht immer Rechnung tragen konnten. Für ausgleichende Belastung der leichten Güterzüge sorgt neuerdings ein Ansageverfahren, durch das die Unterwegsbahnhöfe verpflichtet sind, ihre Gutversandmengen vorzumelden. Auch wird an eine Vermehrung der Leig-Zugfahrten gedacht.

Zur Beschleunigung des Ladegeschäfts werden neuerdings zusammenschiebbare Laderampen verwendet, die entsprechend den räumlichen Verhältnissen vielseitig verwendbar sind. „Unter derartigen Überladevorrichtungen sind Einrichtungen zu verstehen, mit denen eine Fahrbahn vom Zuge nach dem Güterschuppen in Höhe der Güterwagenböden im Zuge und des Güterschuppenbodens — der Überladeweg — hergestellt werden kann. Das Gut kann auf diesem Wege mittels Behälter vom Zug in den Schuppen und umgekehrt gebracht werden“ [7]). Durch derartige Hilfsmittel soll eine Beförderungsbeschleunigung erreicht werden, ohne daß es nötig ist, durch zeitraubende Rangierbewegungen die Leig-Züge erst an die Laderampen der Güterschuppen zu bringen.

Um bei der Eisenbahnbeförderung den Hauptnachteil gegenüber dem Kraftwagenverkehr auszugleichen und auch für die direkte Haus-Zustellung zu ermöglichen, hat man sich in der letzten Zeit wieder mehr dem sog. Behälterverkehr zugewandt. Die Gedanken, einen Behälterverkehr zu schaffen, sind nicht neu. Schon vor dem Kriege sind praktische Versuche im Gepäckverkehr Hannover—Berlin gemacht worden. Der Behälterverkehr ist ein kleines Mittel, das wir übrigens nicht erst von den Amerikanern zu erlernen brauchten, da wir damit viel früher angefangen haben [8]). Neuere Untersuchungen, die insbesondere auch von englischen Bahnen angestellt wurden, haben ergeben, daß Transportbehälter mit Nutzen verwendet werden können.

Bei einer richtigen Eingliederung der Behälter in das bestehende Lade- und Beförderungssystem ergeben sich für die Reichsbahn selbst zu Buche schlagende Vorteile. In vielen Verkehrsbeziehungen werden sich die Ausnutzungsmöglichkeiten steigern und die Umlaufzeiten erhöhen. „Nach der Güterwagenumlauf-

---

[7]) Vgl. Diedrichs, Zusammenschiebbare Laderampen zur Beschleunigung des Ladegeschäfts bei den leichten Güterzügen, Die Reichsbahn, Jahrgang 1932, S. 635.

[8]) Blum, Mitteilungen des Langnamvereins, a. a. O. S. 353.

ermittlung beträgt für den Nutzlauf des beladenen Güterwagens die Umlaufzeit für Wagenladungen 68,4 Stunden. Für behälterbeladene Wagen verringert sich die Umlaufzeit um 10 Stunden = 14%, auf 58,4 Stunden. Für Stückgutwaren beträgt im Nutzlauf die Umlaufzeit 29,2 Stunden. Durch den Behältereinsatz sind je Wagen 3 Stunden an Ladezeit zu gewinnen, sodaß die Umlaufzeit im Nutzlauf um rund 10% auf 26,2 Stunden sinkt"[9]. Da nicht mehr die einzelnen Güter zu verladen, umzuladen und zu entladen sind, werden die Ersatzleistungen für Beschädigungen und Verluste zurückgehen. Im Geschäftsverkehr der Reichsbahn selbst wirkt sich die Verwendung von Transportbehältern im Sinne einer Rationalisierung des Lade- und Beförderungsdienstes aus. Die vermehrte Einführung des Behälterverkehrs ist aber besonders deshalb gefördert worden, um damit ein Verbindungsglied zwischen Kraftwagen und Eisenbahn zu schaffen mit dem Ziele, vorwiegend Stückgüter ohne großen Aufwand für Verpackung und Rollgeld von der Behausung des Absenders nach der des Empfängers zu schaffen. Es ist hier in der Hauptsache an Großauflieferer gedacht, während bei der Auflieferung von Einzelstücken oder von Gütern verschiedener Versender der Behälter erst im inneren Betrieb der Eisenbahn in Tätigkeit treten kann, um als transportierbares Sammelbecken zwischen Hauptverkehrspunkten zu dienen.

„Insoweit es sich um die Beförderung von Gütern von einem Versender an einen Empfänger handelt (Haus- zu Hausbeförderung), soll der Behälter selbstverständlich das Gut vom Versender bis zum Empfänger befördern, weil er gerade durch die Zurücklegung dieses ganzen Weges den der Eisenbahn anhaftenden Mangel der Schienengebundenheit auszugleichen und Verbindungsglied zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zu werden vermag"[10].

Die Neuerung hat bei der Geschäftswelt durchweg Anklang gefunden, was die Reichsbahnverwaltung veranlaßt hat, mit Wirkung vom 1. 9. 1932 eine Dienstvorschrift über diesen neuen Beförderungszweig herauszugeben. Die Vorschrift, die als Bestandteil des Tarifs gilt, regelt die Beschaffung, Verwendung und Beschriftung der Behälter und gibt Aufschluß über die Frachtberechnung, Ladefristen und Mietsätze. Der Behälter soll dem Kunden folgende Vorteile bieten (§ 2 der Drucksache Nr. 752):

Erleichterung des Haus-Haus-Verkehrs,
Ersparnis an Fracht,
Ersparnis an Verpackungskosten,
Vereinfachung der Pack- und Ladearbeiten beim Absender und Empfänger,
Verminderung von Transportschäden.

Am meisten wird zweifellos die Frachtersparnis geschätzt werden, deren Höhe von verschiedenen Umständen abhängig ist. Zwei Beispiele aus dem Ver-

---

[9]) Keller, Gedanken zum Behälterverkehr, Zeitg. d. VDEV. 1931, Nr. 30, S. 826.

[10]) Keller, a. a. O. S. 828.

sand der Reichsbahndirektion Frankfurt (M) (2. Beispiel in Klammern) sind zur Erläuterung wiedergegeben [11]).

Der — heute mit 1 Behälter von 2,5 m³ Fassungsraum — auf eine Versandweite von 216 (331) km durchgeführte Versand von Steinzeug — (Ton-) Waren mit einem Nettogewicht von 532 (600) kg erfolgte bisher in 5 (7) Harassen von je 40 (25) kg = insgesamt 200 (175) kg Gewicht. Hieraus ergibt sich an Fracht:

früher:	für 532 + 200 = 732 (600 + 275 = 775) kg brutto	
	auf 216 (331) km Hinweg	24,00 (35,60) RM.
	für $\frac{200}{2}$ $\frac{175}{2}$ = 100 (90) kg tara .	
	auf 216 (331) km Rückweg	3,90 (4,90) „
	zusammen:	27,90 (40,50) RM.
heute:	für 532 (600) kg netto	
	auf 216 (331) km Hinweg	17,60 (27,40) RM.
	dazu Behältermiete	3,70 (4,50) „
	zusammen:	21,30 (31,90) RM.
	Mithin Frachtersparnis	6,60 (8,60) RM.

Die Entwicklung ist in Deutschland vom Kleinbehälter (unter 3,5 m³ Fassungsraum) ausgegangen, der in gedeckten Güterwagen befördert wird, im Gegensatz zum Großbehälter (über 3,5 m³), der auf offenen Wagen verladen, vornehmlich in England und Amerika eine größere Rolle spielt. Zur Zeit werden schon etwa 4 000 Kleinbehälter [12]) zur Vermittlung des Haus-Haus-Verkehrs bei der Reichsbahn benutzt. Weitere Behälter werden dem steigenden Bedarf entsprechend im Rahmen der vorhandenen Mittel beschafft.

Um den Behälterverkehr im Überseegeschäft zu fördern, hat die Reichsbahn mit Gültigkeit vom 14. 1. 1931 den Ausnahmetarif 85a eingeführt.

Nach den Erfahrungen, die englische Bahnen mit dem Behälterverkehr als einer auf den Einzelfall zugeschnittenen Einrichtung gemacht haben, muß angenommen werden, daß ihr Ausbau eine zugkräftige Werbemaßnahme gegenüber dem Kraftwagen bedeutet.

Da der Behälterverkehr noch am Anfang seiner Entwicklung steht, kommt es darauf an, den Behälter von vornherein so zu normalisieren, daß er ohne Hemmung des technischen Fortschritts und der Erfinderinitiative in allen Ländern von der Eisenbahn und vom Kraftwagen, vom Binnen- und Seeschiff in derselben Weise befördert werden kann, und daß seine Umladung auf das

---

[11]) Vgl. Becker, Der Behälterverkehr der Deutschen Reichsbahn, Zeitg. d. VMEV. 1932, Nr. 41, S. 859.

[12]) Die Entwicklung des Behälterverkehrs bei der Reichsbahn, Die Reichsbahn 1932, Heft 36, S. 781.

Äußerste vereinfacht wird. Schon jetzt sind Bestrebungen im Gange, neben dem Normalbehälter für Güter aller Art auch Sondertypen, Kühlbehälter für Mineralöl und andere flüssige Stoffe einzuführen. Die neue internationale Behälterorganisation und ihre Landesbüros sollen dazu beitragen, die Konkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln und besonders zwischen Eisenbahn und Kraftwagen auf einem wichtigen Gebiet durch praktische Zusammenarbeit zu beseitigen [13])).

Um diese Bestrebungen zu fördern, soll ein internationales Behälterbüro ins Leben gerufen werden. Die Vorarbeiten sind bereits von den deutschen, französischen und italienischen Eisenbahnen geleistet worden. Einen Hauptnachteil, den die Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagen mehr oder weniger immer behalten wird, ist die Unmöglichkeit, das Gut dem Empfänger in seiner Behausung ohne Umladung zuzustellen.

Diesen Nachteil sucht die Reichsbahn neuerdings durch die Auswertung einer Erfindung auszugleichen, die die Zuführung oder Abholung geschlossener Wagenladungen zum Gegenstand hat. Es handelt sich um ein Straßenfahrzeug, das den Güterwagen aufnimmt und durch einen Schlepper zum Empfänger befördert.

Das neue Fahrzeug kann zweiachsige Güterwagen aller Abmessungen mit Gewichten bis zu 32 Tonnen aufnehmen; es besteht aus zwei niedrigen Fahrgestellen, auf die der Güterwagen so aufgefahren wird, daß jedes Fahrgestell eine Achse trägt, und daß beide zusammen mit dem Eisenbahnwagen ein in sich unverrückbares Ganzes bilden. Jedes Fahrgestell besitzt vier paarweise nebeneinander liegende Achsen. Die Achsen tragen Hauptträger, die in ihrem Mittelteil Schienenprofil haben und auf die der Waggon von einer niedrigen Überladerampe aus durch Seilzug mit dem Schlepper aufgefahren wird. Beim Auffahren liegen beide Fahrgestelle dicht nebeneinander und sind fest miteinander gekuppelt. Nachdem die vordere Achse des Güterwagens auf ihr Fahrgestell aufgefahren ist, wird diese Kupplung gelöst und der Wagen wird mitsamt diesem Fahrgestell weiter vorgezogen, bis auch die hintere Achse auf ihr Fahrgestell aufgefahren ist [14]).

Nach der Festlegung des Güterwagens durch eine besondere Vorrichtung kann der Abtransport über die Straße, d. h. die Zustellung der Ladung an den Empfänger, vonstatten gehen.

Obwohl es sich um eine sinnreiche Erfindung handelt, bei der die Not des Wettbewerbkampfes Pate gestanden hat, wird vorerst nur eine Verwendung in engsten Grenzen in Frage kommen. Sicherlich wird das Fahrzeug wegen des erheblichen Einsatzes an Maschinen- und Menschenkraft nur auf solchen Bahnhöfen verwendet werden können, wo die Zuführung und Abholung eiliger Ladungen oder die Erreichung von Dampferanschlüssen eine Rolle spielen.

---

[13]) Internationaler Behälterverkehr, Allg. Tarif. Anzeiger, Wien 1933, Nr. 9, S. 251.

[14]) Vgl. Frankfurter Zeitung vom 12. 5. 1933, Das Technische Blatt, 15. Jahrgang, Nr. 19, S. 1.

Im übrigen wird der wirtschaftliche Wert entschieden von den Gebühren abhängen, über deren Höhe noch nichts bekannt ist.

II a 2. Durch Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen.

In den Erörterungen über das Verhältnis der Reichsbahn zum Kraftwagen hat der Gedanke, daß die Reichsbahn selbst auf der Landstraße als Verkehrsträger auftreten solle, stets eine hervorragende Rolle gespielt. Diesem Gedanken liegt die Erkenntnis zugrunde, daß eine Förderung des Übereinandergreifens von Schienen- und Straßenverkehr unbedingt wünschenswert ist.

Schon 1922 wurde auf Anregung der Reichsbahn die Frage der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel mit einem Ausschuß aus Vertretern des Verkehrsministeriums und der aus den Kraftverkehrsämtern entstandenen Kraftverkehrsgesellschaften geprüft. Aber erst 1924 kam ein Vertrag zustande, der die Klausel enthielt, daß ein die Reichsbahn schädigender Wettbewerb unterbleiben sollte. Diese Abmachungen waren nicht von Dauer. Nachdem am 15. 11. 1928 das Vertragsverhältnis mit der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. als Dachgesellschaft der Kraftverkehrsgesellschaften gelöst worden war, hat die Reichsbahn ihre Handlungsfreiheit dazu benutzt, die Zusammenarbeit mit der Post enger zu gestalten.

Im folgenden [1]) ist das Ergebnis des bahneigenen Verkehrs und des Gemeinschaftsverkehrs für den Personen- und Güterverkehr in den Jahren 1931 und 1932 einander gegenüber gestellt.

[1]) Vgl. Reichsbahnkraftwagenverkehr. Die Reichsbahn 1933, Heft 24, S. 513.

Personenverkehr

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ziffer	Bezeichnung	Bahneigen. Verkehr		Gemeinschafts-Verkehr				Gesamtverkehr	
				mit der Reichspost		mit anderen Unternehmungen			
		1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932
1	Zahl der gefahrenen Verkehre	14	12	108	136	29	13	151	161
2	Zahl der eingestellten Verkehre	2	—	10	10	16	—	28	10
3	Zahl der Verkehre am 31. 12.	12	12	98	126	13	13	123	151
4	Länge d. Verkehre am 31. 12. km	237	254	2101	2796	319	319	2657	3369
5	Zahl der Sonderfahrtenbetriebe	—	—	14	20	—	—	14	20
6	Gefahrene Omnibuskm	537483	463558	2457346	5306487	1414806	968546	4409635	6738591
7	Zahl der beförderten Personen	667252	477881	2429442	4798724	1408656	750603	4505350	6027208
8	Personenkilometer	5662891	3813247	20625963	38389792	15410525	11574223	41699397	53777262
9	Mittlere Reiseweite . . . . km	8,49	7,98	— *)	— *)	10,94	15,42	9,26	8,92
10	Zahl d. eingesetzten Omnibusse	19	19	103 **)	173 **)	32 **)	22 **)	154 **)	214 **)
11	Jährliche Fahrleistung eines Omnibusses im Durchschnitt . .	28289	24398	23858	30673	44213	44024	28634	31488

*) Angaben hierüber liegen nicht vor. Legt man jedoch die sich bei dem bahneigenen Reichsbahnkraftwagenverkehr ergebende mittlere Reiseweite zugrunde, so ergeben sich im Gemeinschaftsverkehr mit der Reichspost die bei Ziffer 8 angegebenen Personenkilometer.

**) Im Jahresdurchschnitt.

Güterverkehr

1	2	3	4	5	6	7	8
Ziffer	Bezeichnung	Bahneigener Verkehr		Gemeinschafts-verkehr		Gesamtverkehr	
		1931	1932	1931	1932	1931	1932
1	Zahl der gefahrenen Verkehre	31	36	29	24	60	60
2	Zahl der eingestellten Verkehre	—	1	1	6	1	7
3	Zahl der Verkehre am 31. 12.	31	35	28	18	59	53
4	Länge der Verkehre am 31. 12. km	825	935	942	386	1767	1321
5	Wagenkilometer	717223	899705	510577	254085	1227800	1153790
6	Anhängerkilometer	272146	341224	349787	80405	621933	421629
7	Beförderte Tonnen	116746	125069	86822	43453	203568	168522
8	Tonnenkilometer	1853388	2266174	2913003	328675	4766391	2594849
9	Mittlere Versandweite km	15,88	18,12	33,55	7,56	23,41	15,40
10	Zahl der eingesetzten						
	a) Lastkraftwagen	49 *)	63 *)	37 *)	25 *)	86 *)	88 *)
	b) Anhänger	36 *)	58 *)	38 *)	19 *)	74 *)	77 *)
11	Jährliche Durchschnittsleistung						
	a) eines Lastkraftwagens	14637	14281	13799	10163	14277	13111
	b) eines Anhängers	7560	5883	9205	4232	8504	5476

*) Jahresdurchschnitt.

Im Personenverkehr hat die Zahl der 1932 im bahneigenen Dienst beförderten Personen gegen das Vorjahr um 28% und im Gemeinschaftsdienst mit anderen Unternehmern sogar um 47% abgenommen. Hingegen weist der Gemeinschaftsverkehr mit der Reichspost eine Steigerung von 34% auf, ein Zeichen, daß die Reichsbahn im Personenverkehr der Reichspost die Initiative überläßt.

Im Güterverkehr ergibt sich das umgekehrte Verhältnis. Hier haben die Leistungen im bahneigenen Verkehr weiter zugenommen. Dagegen ist eine Abnahme der im Gemeinschaftsverkehr beförderten Tonnen von 86 822 auf 43 453 zu verzeichnen. Als Grund wird die Aufgabe der Beteiligung an einigen Fernverkehren angegeben [2]). Infolge konjunktureller Verschlechterung bleibt der Gesamtverkehr 1932 gegen 1931 um 17% zurück (168 522 gegen 203 568 beförderten Tonnen).

Am Gesamtverkehr der Reichsbahn gemessen ist der Reichsbahnkraftwagenverkehr immer noch verschwindend klein. Jedoch ist gerade auf diesem Gebiete schon in allernächster Zeit ein grundlegender Wandel zu erwarten.

aa) Bahneigener Kraftwagenverkehr.

„Die Eisenbahn wird selbst nach dem Beispiel amerikanischer und englischer Privatgesellschaften das Auto im kombinierten Eisenbahnkraftwagenverkehr benutzen müssen. Je früher und durchgreifender sie eine Rationalisierung ihres Betriebes auf dieser Grundlage durchführt, umso mehr wird sie sich ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten können. Von einer mit Weitblick geleiteten Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen wird die Eisenbahn selbst den größten Vorteil haben“ [3]). Ähnliche Anregungen sind der Reichsbahn verschiedentlich gegeben worden. Ein zur Prüfung aller einschlägigen Maßnahmen von der Reichsbahn eingesetzter Ausschuß [4]) hat u. a. vorgeschlagen, daß die Reichsbahn mit Beschleunigung danach streben müsse, auch auf der Landstraße als größerer Verkehrsträger hervorzutreten. Die Reichsbahn müsse in der Lage sein, mehr als bisher auf die gesamte Verkehrsgebarung einen bestimmenden Einfluß auszuüben, um auf diese Weise den Wettbewerb durch eigene Maßnahmen hintanzuhalten. Hierdurch sei ihr gleichzeitig die Möglichkeit gegeben, nach eigenem Ermessen dort, wo sie es für zweckmäßig hielte, den Verkehr von der Schiene auf den Kraftwagen umzulegen. Der Ausschuß hat aber diese Vorschläge später wesentlich eingeschränkt durch den Zusatz, daß der Eigenbetrieb von Kraftwagen für die Reichsbahn aus verschiedenen Gründen nicht zu empfehlen und die Mitbeteiligung an den Kraftverkehrsgesellschaften vorzuziehen sei. Diese Lösung wäre dadurch möglich gewesen, daß die Reichsbahn die Mehrheit der Anteile der Kraftverkehrsunternehmungen erworben hätte, was ihr dank ihrem

---

[2]) Vgl. Reichsbahnkraftwagenverkehr, Die Reichsbahn, a. a. O. S. 513.

[3]) Scholz, APD. 1929, Nr. 29, S. 2.

[4]) Vgl. Denkschrift über das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, Mainz im Mai 1927.

finanziellen Übergewicht leicht möglich gewesen wäre. Ein solches Vorgehen wäre aber letzten Endes einer Erweiterung des Schienenmonopols durch Ausdehnung auf einen Teil des freien Güterkraftverkehrs gleichgekommen, ein Zustand, der verkehrswirtschaftlich nicht hätte erwünscht sein können. In Wirklichkeit ist die Reichsbahn in entschiedener Form weder den einen noch den anderen Weg gegangen. Im Personenverkehr hat sie sich mit der Reichspost verständigt.

Die Entwicklung des Reichsbahnkraftwagenverkehrs im Güterverkehr geht aus folgender Übersicht hervor.

Zeitpunkt	Zahl der Lastkraftwagen	Zahl der Güterverkehre	Gesamtlänge der Verkehre in km	Zeitraum	Fahrleistung in Millio. RM	Zahl der befördert Gütertonnen in Tausend	Zahl der geleistet. Tonnenkilometer in Millionen
Ende 1924	32	3	20	Jahr 1924	0,06	65,3	0,30
„ 1925	47	25	851	„ 1925	0,33	98,8	1,17
„ 1926	51	29	1030	„ 1926	0,72	196,4	3,11
„ 1927	57	35	1194	„ 1927	1,13	317,5	5,46
„ 1928	62	40	1270	„ 1928	1,05	249,3	4,78
„ 1929	77	46	1497	„ 1929	1,14	232,0	4,77
„ 1930	72	50	1568	„ 1930	1,10	180,1	4,81
„ 1931	86	59	1767	„ 1931	1,23	203,5	4,77
„ 1932	89	53	1321	„ 1932	1,15	168,5	2,59
Von diesen Zahlen entfallen auf: a) bahneigenen Verkehr							
Ende 1928	12	9	40	Jahr 1928	0,12	25,9	0,12
„ 1929	28	16	350	„ 1929	0,36	49,0	0,38
„ 1930	32	25	689	„ 1930	0,52	68,4	1,14
„ 1931	49	31	825	„ 1931	0,72	116,7	1,85
„ 1932	64	35	935	„ 1932	0,90	125,0	2,27
b) Gemeinschaftsverkehr							
Ende 1924	32	3	20	Jahr 1924	0,06	65,3	0,30
„ 1925	47	25	851	„ 1925	0,33	98,8	1,17
„ 1826	51	29	1030	„ 1926	0,72	196,4	3,11
„ 1927	57	35	1194	„ 1927	1,13	317,5	5,46
„ 1928	50	31	1230	„ 1928	0,93	223,4	4,66
„ 1929	49	30	1147	„ 1929	0,78	183,0	4,39
„ 1930	40	25	879	„ 1930	0,58	111,7	3,67
„ 1931	37	28	942	„ 1931	0,51	86,8	2,91
„ 1932	25	18	386	„ 1932	0,25	43,5	0,32

Hiernach zeigen die Leistungen der Reichsbahn eine steigende Tendenz. Beispielsweise hat sich die Zahl der Tonnenkilometer von 1930 bis 1932 verdoppelt (2,27 Millionen gegen 1,14 Millionen).

Der Kraftwagen wird im Eigenbetrieb der Reichsbahn noch nicht im großen Umfang verwendet, obwohl der Einsatz des Kraftwagens im Orts- und Nahverkehr unter vollständiger Eingliederung in die Schienenbeförderung, der

sogenannte Schienenersatz, gerade im Eigenbetriebe noch stark ausbaufähig ist. Gelder, die die Reichsbahn im Kraftwagenverkehr investiert, sind nicht verloren. Wenn man im Wirtschaftsleben Einfluß und Macht gewinnen will, muß man auch zu gewissen Opfern bereit sein [5]).

Für die immerhin noch bemerkenswerte Zurückhaltung der Reichsbahn in der eigenen Betätigung gibt sie einige einleuchtende Gründe an. Die Reichsbahn lehnt es ab, den eigenen Kraftwagen dort einzusetzen, wo es sich um die Abwehr eines auf der Unterbietung der Eisenbahnsätze beruhenden Kraftwagenwettbewerbs handelt. Soweit sich dies auf den Fernverkehr bezieht, bei dem die technische Eigenbedeutung des Kraftwagens nicht mehr ins Gewicht fällt und vor allem die Bahn mit sehr niedrigen Selbstkosten arbeitet, kann man dem Vorgehen vom allgemeinwirtschaftlichen Standpunkt aus zustimmen.

Die Zurückhaltung ist aber kaum zu rechtfertigen, wenn es sich darum handelt, in der Nahzone Ersatz für die Schienenbeförderung zu bieten, vor allem aber dort, wo die bisherigen Maßnahmen, die abgewanderten Güter zurückzugewinnen, keinen durchgreifenden Erfolg hatten. Wenn sich die Reichsbahn hier hinter Wirtschaftlichkeitsberechnungen verschanzt, so ist dem auch folgendes entgegen zu halten. Dadurch, daß man durch allzu große Zurückhaltung im Nahverkehr und Zubringerdienst den kleinen Bruder hat groß werden lassen, hat man ihm gleichzeitig für die Betätigung im Fernverkehr (Unterbietung der Eisenbahnsätze und Durchbrechung des Reichsbahn-Tarifsystems) eine große Chance gegeben. Denn es ist verständlich, daß beim Geschäftsrückgang dann Ersatz auf anderen Gebieten gesucht werden muß.

Es hat den Anschein, als ob die Reichsbahn auf die Anpassungsmaßnahmen im Nahverkehr noch immer zu große Hoffnung setzt, anstatt die Selbstbetätigungen im Kraftverkehr mehr und mehr zum Gegenstand ihrer Initiative zu machen.

Wie bereits erwähnt, hat sich auf diesem Gebiete in der letzten Zeit ein grundlegender Wandel vollzogen. Die Reichsbahn ist im Begriff, ihren Fahrzeugbestand [6]) bedeutend zu vergrößern und in stärkerem Maße als bisher „selbst auf die Straße zu gehen". Nach den Ausführungen in früheren Abschnitten bietet sich ihr besonders im Nahverkehr und sogenannten Eckverkehr ein dankbares Betätigungsfeld. Doch scheint die Investition großer Kapitalien nicht angebracht, wenn die Reichsbahn den Kraftwagen dort einsetzt, wo ihr Schienenverkehr wirtschaftlicher arbeitet.

[5]) Teubner, Der Lastkraftwagenverkehr nach dem Schenker-Vertrage. Ztg. d. VDEV. 1931, S. 287.

[6]) Dieser betrug am 31. 12. der Jahre

	1932	1931
Omnibusse	21	21
Lastkraftwagen	174	163
Anhänger	77	65
Akten- und sonstige Wagen	27	28
Personenkraftwagen	190	169
	489	446

bb) Gemeinschaftsverkehr mit der Reichspost.

Außer im Eigenbetrieb, der im Gesamtrahmen des Unternehmens als recht bescheiden bezeichnet werden muß, betätigt sich die Reichsbahn im öffentlichen Kraftfahrwesen durch ihre Teilnahme an verschiedenen Gemeinschaftsverkehren.

Als ältestes deutsches Kraftfahrunternehmen ist die Reichspost heute auch das größte Kraftomnibusunternehmen Deutschlands. Mit 4 019 Omnibussen in 1932 verfügte die Reichspost über mehr als ein Drittel des gesamten deutschen Bestandes. Im letzten Jahre hat die Reichspost allein 300 neue Kraftfahrlinien eingerichtet. Es ist verständlich, daß die beiden großen Verkehrsunternehmen von jeher bestrebt waren, einen Interessenausgleich zu finden. Dies ist 1929 geschehen. Der Geschäftsbericht [7]) der Post sagt darüber folgendes: „Mit der Deutschen Reichsbahn ist im Juli 1929 ein Abkommen getroffen worden mit dem Ziele, in enger Zusammenarbeit die volkswirtschaftlich schädliche Zersplitterung des öffentlichen Kraftverkehrs einzuschränken und ihn unter Rücksicht auf das Schienennetz der Reichsbahn für die Allgemeinheit gedeihlich fortzuentwickeln. Die Verkehrsaufteilung zwischen den beiden Verwaltungen in ihrem Kraftwagenbetrieb ist nach dem Abkommen in der Weise gedacht, daß der Personenverkehr auf Kraftomnibuslinien grundsätzlich in die Hände der Deutschen Reichspost gelegt wird, während der gesamte Güterverkehr mit Kraftwagen der Deutschen Reichsbahn überlassen bleibt, wobei die Reichspost nach außen als Betriebsunternehmer auftritt. Am Gewinn und Verlust einer Gemeinschaftsstrecke ist die Reichsbahn mit einem Drittel, bei ausgesprochenen Wettbewerbslinien mit zwei Drittel beteiligt.“ Seit 1. Juli 1930 ist das Abkommen dadurch erweitert, daß die durchgehende Abfertigung von Reisenden und Gepäck zum Übergang von der Bahn zum Postkraftwagen und umgekehrt zugelassen wurde. Ende 1932 unterhielt die Reichsbahn im Personenverkehr gemeinschaftlich mit der Reichspost 126 Kraftfahrlinien mit einer Streckenlänge von 2 796 km. Die Betriebsleistungen beliefen sich 1932 auf 4 800 000 beförderte Personen und 38 390 000 Personenkilometer [8]). Es haben zugenommen die

Omnibuskilometer	um 2 849 141	= 115,95%
beförderten Personen	„ 2 369 282	= 97,52%
Personenkilometer	„ 17 763 829	= 86,12%.

„In den drei Jahren seit Bestehen dieses Abkommens hat sich die Regelung im allgemeinen gut bewährt, wenn auch infolge des bald nach seinem Inkrafttreten einsetzenden wirtschaftlichen Niedergangs die Auswirkungen nach außen hin nicht so sehr in Erscheinung getreten sind, wie es bei aufsteigender Konjunktur geschehen sein würde. Wo sich im Abkommen Lücken oder Unklar-

[7]) Vgl. Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost für das Rechnungsjahr 1929 (1. 4. 1929—31. 3. 1930).

[8]) Vgl. Die Reichsbahn, a. a. O. S. 514.

heiten herausstellten, sind diese durch enge Zusammenarbeit der beiden Behörden zum größten Teil ausgefüllt und ausgeglichen“ [9]).

Nach den Vorgängen der letzten Jahre war der Vertragsabschluß der Reichsbahn mit der Reichspost zweifellos ein Schachzug. Die Beurteilung muß unter folgenden Gesichtspunkten erfolgen.

Die Reichspost nimmt im Kraftfahrbetrieb eine dominierende Stellung ein, weil sie Konzessionsfreiheit genießt und in der Lage ist, für den Omnibusverkehr laufende Mittel des gesamten Postdienstes heranzuziehen. Unter dem Gesichtswinkel der allgemeinen Wettbewerbsverhältnisse hat die Reichspost mit dieser Finanzierungsmethode einen großen Vorsprung, dessen Berechtigung vielfach bestritten wird. Doch steht die Verkehrspolitik der Reichspost hier nicht zur Diskussion.

Die überragende Stellung der Reichspost war für die Reichsbahn der Grund, sich indirekt dieser Waffe zu bedienen, um dem Wettbewerb anderer Kraftfahrunternehmer erfolgreich zu begegnen. Da die Reichsbahn bis 1929 — wie gleich zu zeigen ist — andere Wege gegangen ist, an dem Zustandekommen der heutigen Machtposition der Reichspost also nicht beteiligt war, muß man ihr jetziges Zusammengehen mit der Reichspost als eine, sich aus den Tatsachen ergebende und gerechtfertigte Selbsthilfemaßnahme ansehen und dementsprechend billigen. Durch das Abkommen hat sich die Reichsbahn die Möglichkeit geschaffen, ohne großes Risiko am Kraftomnibusverkehr der Post teilzunehmen.

cc) Beteiligung an gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen (Kraftverkehrsgesellschaften).

Weitere Kraftwagen-Gemeinschaftsverkehre unterhält die Reichsbahn mit den Kraftverkehrsgesellschaften. Diese Unternehmen sind 1919 aus den im Kriege geschaffenen Kraftverkehrsämtern hervorgegangen und anfangs mit Hilfe von Anleihemitteln der Kommunen und Provinzen finanziert worden. 1923 haben sich die als A.-G. oder G. m. b. H. selbständig gebliebenen Unternehmungen zu einer Spitzengesellschaft unter dem Namen „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.“ zusammengeschlossen, um ihre Interessen bei der Einrichtung linienmäßig betriebener Kraftwagenverbindungen zur Personen- und Güterbeförderung gemeinsam zu wahren.

In einem 1924 abgeschlossenen Vertrage hat die Reichsbahn zugestanden, Kraftwagenverkehre nur durch Inanspruchnahme des „Kraftverkehrs Deutschland“ einzurichten. Die von der Reichsbahn beabsichtigte Einflußnahme auf die Wettbewerbsverhältnisse im Kraftverkehr ist aber ausgeblieben; außerdem bedeuteten die Auswirkungen des Vertrages für die Reichsbahn eine erhebliche finanzielle Belastung. Diese Umstände haben dazu geführt, daß das Vertragsverhältnis am 15. 11. 1928 gelöst wurde. Sofern die Reichsbahn an einzelnen Kraftbetrieben der jetzt im „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V.

[9]) Vgl. Goudefroy, Die Reichsbahn, 1932, Heft 18, S. 450.

Berlin“ vereinigten Unternehmer örtlich interessiert ist, läßt sie diesen Verkehr mit der jeweils in Frage kommenden Einzelgesellschaft ausführen.

Auf diese Weise sind Ende 1932 im Personenverkehr nur noch 13 Kraftfahrlinien [10]) mit 319 km Streckenlänge und im Güterverkehr noch 18 Linien mit 386 km Streckenlänge betrieben worden. Über den Rückgang wurde oben bereits das Nähere ausgeführt.

Die Betätigung der Reichsbahn im öffentlichen Kraftwagenverkehr, sei es im Eigenbetrieb oder im Gemeinschaftsverkehr mit der Reichspost und den Kraftverkehrsgesellschaften, muß als gering bezeichnet werden. Ihr Einfluß erstreckte sich am 1. 4. 1931 nur auf 3 873 km Streckenlänge, während das gesamte deutsche Kraftfahrliniennetz etwa 70 000 km beträgt (vgl. auch S. 3).

Befriedigend sind allenfalls die Ergebnisse im Gemeinschaftsverkehr mit der Reichspost; wenngleich auch hier nur der Personendienst mit Kraftomnibussen in Betracht kommt.

Ob es allerdings ein volkswirtschaftlicher Nutzen gewesen wäre, damals, wie es weite Kreise wünschten, den Weg mit der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.“ beizubehalten und diesen Zweig durch große Zuschüsse im Sinne der Reichsbahn-Interessen auszubauen, muß bezweifelt werden. Diese Kraftverkehrsgesellschaften befinden sich durchweg in bedrängter Lage, weil ihnen im Wettbewerbskampf gegen die Einzelunternehmer und die Reichspost der finanzielle Atem auszugehen droht. Heute muß gesagt werden, daß sich die Reichsbahn anscheinend rechtzeitig zurückgezogen hat.

II a 3. Auf tariflichem Gebiet (K-Tarife) [1]).

Im Abschnitt über den Tarif ist eingehend dargelegt worden, daß die Reichsbahn zur Erfüllung ihrer anerkannt volkswirtschaftlichen Aufgaben an ein bestimmtes Tarifsystem gebunden ist und daß ihre Tarife nach gesetzlicher Vorschrift für jedermann gleichartig anzuwenden sind. Dieser Tarifzwang hat eine große öffentlich-rechtliche Bedeutung, indem er jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen für nichtig erklärt. Es kann kein Zweifel sein, daß bei einem Verstoß der Bahn gegen § 6 (1 und 2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung [2]) der abgeschlossene Frachtvertrag rechtsungültig wäre. Unter Berufung auf diese Gesetzesbestimmung haben die am Kraftfahrwesen interessierten Kreise einen heftigen Kampf geführt, indem sie behaupteten, daß alle aus Wettbewerbsrücksichten genehmigten K-Tarife des recht-

[10]) Vgl. Die Reichsbahn, a. a. O. S. 514.

[1]) Die K-Tarife sind mit Wirkung vom 1. 11. 1931 solange außer Kraft gesetzt worden, wie die durch Notverordnung vom 6. 10. 31 getroffene Regelung des Kraftfahrwesens Geltung hat.

[2]) Vgl. auch die Ausführungen auf S. 11 ff.

lichen Rückhalts ermangelten. Sicher ist, daß der Gesetzgeber, als er die Tarifgleichheit und Tarifveröffentlichungspflicht für die Eisenbahnen vorschrieb, nur daran denken konnte, unlauteren Machenschaften in Gestalt von Vergünstigungen und Nebenabreden zugunsten einzelner Güterversender vorzubeugen. Das Refaktienunwesen der Privatbahnen sollte sich nicht wiederholen dürfen. Ausnahmetarife, d. h. gegenüber den Normalsätzen verbilligte Tarife für bestimmte Güter und gewisse Verkehrsbeziehungen, sind in der Eisenbahnverkehrsordnung ausdrücklich zugelassen, sofern sie ordnungsgemäß veröffentlicht und von jedermann in Anspruch genommen werden können. Tarifrechtlich sind die K-Tarife Ausnahmetarife, „die zum Teil für bestimmte Güter entweder innerhalb gewisser Entfernungen oder für einzelne Verkehrsbeziehungen gegeben sind. Diese K-Tarife werden nur zur Abwehr eines bereits vorhandenen oder unmittelbar drohenden Kraftwagenwettbewerbs gewährt. Auch ermäßigen sie die Frachtsätze nur insoweit, als unbedingt erforderlich ist, um den Verkehr der Schiene zu erhalten, und durchweg nur im Rahmen der Selbsthilfe und eines angemessenen Verdienstes. Da die K-Tarife keine andere Ermäßigung bringen als die, welche den beteiligten Verkehrtreibenden schon bei Benutzung des Kraftwagens zur Verfügung stehen, können begründete Klagen wegen Bevorzugung, Wettbewerbsverschiebung usw. nicht erhoben werden“ [3]). Die Reichsbahn hat zwar stets betont, daß sie Kraftwagen-Ausnahmetarife nur bewillige, wenn erwiesen sei, daß der im Einzelfall zu bekämpfende Kraftwagenwettbewerb auf einer Unterbietung des Normaltarifs beruhe. Die K-Tarife haben somit den Zweck, die Wettbewerbsfrachten eines tarifunterbietenden Kraftwagenverkehrs für die Reichsbahn zurückzugewinnen. „Würde der K-Tarif nicht gegeben, so würden die betreffenden Güter nicht etwa auf die Schiene zu den Normalsätzen, sondern zu ungefähr den gleichen, meist sogar niedrigeren Sätzen, als sie der K-Tarif gewährt, auf dem Kraftwagen befördert“ [4]). Nach den Verlautbarungen der Reichsbahn-Hauptverwaltung sollten die K-Tarife eine als Notbehelf zu betrachtende Sondermaßnahme sein, wobei allerdings zu prüfen wäre, inwieweit für die Reichsbahn künftig Befreiung vom Tarifveröffentlichungszwang eintreten könnte.

„Zur Zeit sind etwa 200 K-Tarife in Kraft. Hierdurch sichert sich die Reichsbahn einen Frachtenwert von etwa 17—18 Millionen RM.“ [5]).

Die K-Tarifpolitik ist von den Kraftwagenunternehmern und den der Automobilindustrie nahestehenden Kreisen aufs heftigste bekämpft worden. Hierbei haben Pressepolemiken eine besondere Rolle gespielt.

Übereinstimmend kam zum Ausdruck, daß die umstrittene Tarifart gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstoße, und daß nicht einmal mehr formal von einer Allgemeingültigkeit der Tarife gesprochen werden könne. Die Anwendungsbedingungen seien so abgefaßt, daß der Tarif nur einem oder einigen wenigen Großunternehmern zustatten kommen könne.

---

[3]) Reichsbahn und Kraftwagen, a. a. O. S. 80.

[4]) Vgl. Reichsbahn und Kraftwagen, a. a. O. S. 81.

[5]) Zitzschmann, Mitteilungen des Langnamvereins, a. a. O. S. 259.

Die Frachtnachlässe zögen innerhalb der konkurrierenden Geschäftszweige bedenklich Wettbewerbsverschiebungen nach sich. „So werden die Frachtnachlässe, welche die Reichsbahn z. B. einer rheinischen Zuckerfabrik durch Einführung eines ausschließlich auf dieses eine Unternehmen zugeschnittenen K-Tarifs zuwendet, im Jahr auf etwa 100 000 RM. geschätzt. Man scheut sich in anderen Fällen sogar nicht, den alleinigen Nutznießer namentlich zu nennen“ [6]).

Ferner wurde in diesem Zusammenhang die Finanzierungspolitik der Reichsbahn heftig angegriffen und behauptet, daß ein geldlicher Erfolg bei den K-Tarifen gänzlich ausgeblieben sei. Der Nutzen für die Reichsbahn ist vor allem auch deshalb zweifelhaft, weil der generell angewandte K-Tarif zunächst einmal die Wirkung hat, daß die auf der Schiene noch verbliebenen Frachtmengen um 30—50% weniger Frachten einbringen. „Ob aber diese Frachtermäßigungen die abgewanderten Transporte zurückgewinnen und vor allem in solch außerordentlichem Umfange, daß der entstehende Frachtverlust aufgehoben wird, ist recht unwahrscheinlich“ [7]).

Vielfach ist von Seiten der Reichsbahn behauptet worden, der Erfolg solcher K-Tarife bei ausländischen Bahnen ermutige zu einem weiteren Ausbau dieser Wettbewerbsmaßnahme. Für Amerika scheint dies jedoch nicht zuzutreffen. Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften kauften lästige Kraftverkehrsbetriebe auf und legten sie still, oder sie gaben Zeitungen, die Inserate über Kraftverkehrslinien veröffentlichten, keine Aufträge mehr, oder sie versuchten Unfälle auf Kraftverkehrslinien aufzubauschen, um die Verkehrskunden von ihrem Gebrauch abzuhalten und anderes. Es war ihnen nicht möglich, den Kraftwagenverkehr durch tarifarische Maßnahmen wie etwa durch Schaffung von K-Tarifen zu bekämpfen [8]).

Bei einer objektiven Stellungnahme zur K-Tarifpolitik muß man grundsätzlich von der in einem vorigen Abschnitt gemachten Feststellung ausgehen, daß bei der Wahl der Verkehrsmittel das Optimum der besten Verkehrsleistung entscheiden soll. „K-Tarife bedeuten allgemeinwirtschaftlich gesehen einen Weg, das in den jeweiligen Fällen rationell arbeitende Auto zu Lasten der übrigen Verfrachter auszuschalten. In diesem Sinne bedeuten sie eine Unterdrückung des wirtschaftlichen Fortschrittes“ [9]). Schon die Zahl der eingeführten K-Tarife (weit über 300) läßt erkennen, daß es der Reichsbahn in der Hauptsache darauf ankommt, den Verkehrssitz unter allen Umständen zu behaupten. K-Tarife sind somit in der ausgesprochenen Nahzone nicht berechtigt, erst recht nicht innerhalb eines Stadt- und Vorortgebietes. Dem Vernehmen nach soll es einen K-Tarif innerhalb der Berliner Bahnhöfe für elektro-technische Apparate gegeben haben.

---

[6]) Vgl. Auto-Presse-Dienst 1929, Nr. 35, S. 1.

[7]) Scholz, Mitteilungen des Langnamvereins, a. a. O. S. 291.

[8]) Merkert, Lastkraftwagen und Eisenbahnen in Deutschland und U. S. A., Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Berlin, 1930, Heft 8, S. 427.

9) Scholz, Mitteilungen des Langnamvereins a. a. O. S. 291.

Auch gibt die große Zahl der eingeführten Tarife insofern zu denken, als die Ausnahme zur Regel zu werden droht.

Wenn die K-Tarife auch nicht direkt mit dem materiellen Recht in Widerspruch stehen, so bedeutet ihre Einführung immerhin eine starke ideelle Belastung für den verbürgten Grundsatz der Tarifgleichheit. Infolge der ordnungsmäßigen Veröffentlichung jedes K-Tarifs ist die Anwendung wohl für jedermann gleichmäßig möglich; praktisch kommt der Tarif aber nur jeweils für begrenzte Verkehrsbeziehungen und auch für nur bestimmte Erzeugnisse einzelner Firmen in Frage. Die Vermutung liegt in der Tat nahe, daß manche Versender sich K-Tarife durch Drohungen erpreßt oder durch falsche Angaben erschlichen haben. Kleinliche Anwendungsbedingungen, beispielsweise das Verbot, daß Güter auf der Versandstation nicht mit Kraftwagen angebracht werden dürfen, haben den K-Tarifen ebenfalls nicht gerade zur Beliebtheit verholfen.

Die Reichsbahn hat wiederholt betont, daß sie die K-Tarife nur als Notbehelf betrachte, um einem allzu starken Einnahmerückgang vorzubeugen. Sie hat ihre Aufhebung zum 1. 11. 1931 angeordnet, da von diesem Zeitpunkt ab die durch Notgesetze erlassenen Bestimmungen in Kraft getreten sind.

II a 4. Der Bahnspeditionsvertrag.

Nach dem Reichsbahngesetz ist die Reichsbahn verpflichtet, ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Ein solcher Grundsatz schließt auch die Verpflichtung in sich, den Betrieb der jeweiligen Wirtschaftslage und letzten Endes auch den Wettbewerbsverhältnissen anzupassen. Durch den hohen Anteil der fixen Kosten haben die Eisenbahnen hierin allerdings weniger Spielraum als andere Unternehmen. Dem entspricht auf der andern Seite, daß die Eisenbahnen mit geringen zusätzlichen Kosten eine große Leistungssteigerung vollbringen können. Zeigt diese Tatsache bei sinkender Konjunktur als Wirtschaftsziel, sich den Verkehr in möglichst großem Umfange zu erhalten, um wieviel mehr muß es das Bestreben der Reichsbahn sein, in Zeiten schwersten Wettbewerbes mit dem Kraftwagen wirkungsvolle Maßnahmen zu ergreifen, um einer Schmälerung des Verkehrsbesitzes entgegen zu wirken. In der richtigen Erkenntnis ihrer Lage ist die Reichsbahn in den letzten Jahren auf allen Gebieten stark werbend hervorgetreten. Doch ist bei allen Erwägungen zu beachten, daß jeder Gütertransport auf der Straße beginnt und endet. Immer deutlicher zeigte sich, daß jede auf Verkehrserhaltung gerichtete Maßnahme, soweit nicht eine billigere Haus-Haus-Beförderung damit verbunden war, wenig Aussicht auf Erfolg bot.

Bei allen Werbe- und Wettbewerbsmaßnahmen müssen nach diesen Erfahrungen zwei Gesichtspunkte vorangestellt werden.

1) Die Steigerung der Qualität der Verkehrsleistung,

2) die Kostenminderung.

Auf dem Gebiet der Leistungssteigerung hat die Reichsbahn, wie im vorhergehenden Abschnitt dargelegt wurde, beachtliche Erfolge aufzuweisen.

Zum zweiten Punkt stellt die Reichsbahn ganz richtig fest: „In der weitüberwiegenden Mehrzahl der Wettbewerbsfälle ist die Verbilligung des Beförderungspreises die unerläßliche Vorbedingung einer erfolgreichen Abwehr überhaupt, weil entweder der Beförderungspreis für sich allein oder doch neben den anderen Vorteilen für den Wettbewerb des Kraftwagens ausschlaggebend ist [1]." An generellen Frachtherabsetzungen hat es die Reichsbahn nicht fehlen lassen. Aber solche Frachtermäßigungen treffen nicht den Kern des Problems. Der Kraftwagen befördert die Güter von Haus zu Haus und berechnet hierfür einen festen Preis, wobei die Kosten für An- und Abfuhr im Gegensatz zur Eisenbahnbeförderung nicht in Erscheinung treten, zumindest aber nicht ins Gewicht fallen. Die Tarifgebundenheit der Reichsbahn ausnutzend, war es dem Kraftwagen ein leichtes, Verkehr von der Reichsbahn wegzuziehen.

Durch das Zögern des Gesetzgebers, in den Kraftwagenwettbewerb regelnd einzugreifen, glaubte die Reichsbahn nicht länger warten zu können, ja sie betonte, es sei geradezu ihre volkswirtschaftliche Pflicht, wenigstens im Bereiche der eigenen Möglichkeiten selbständig vorzugehen. „Diese Möglichkeit ist aber nur bei dem Zweige der Spedition gegeben, der in seiner Ausführung mit dem Eisenbahnverkehr tatsächlich zusammenläuft, d. i. bei der sogenanten Bahnrollerei, und diese muß sich dann freilich, wenn das Ziel erreicht werden soll, damit abfinden, daß Bahnroller nur sein kann, wer in der Abwehr gegen den schädlichen Wettbewerb des Kraftwagens mit der Reichsbahn zusammengeht. Das ist der eigentliche Grundgedanke des Schenkervertrags. Nächste Folge ist die Senkung der Rollgebühren, deren unverhältnismäßige Höhe bisher eine der ernstesten Ursachen jenes schädlichen Wettbewerbs bedeutete [2]."

In Verfolg dieses Zieles hat die Reichsbahn-Gesellschaft am 5. Februar 1931 einen Vertrag mit der Firma Deutsche Bahnspedition G. m. b. H. in Berlin über Rollfuhrdienst, Sammelspedition und Verkehrswerbung geschlossen. Unter dem Druck der politischen Parteien versagte die Reichsregierung zunächst ihre Genehmigung. Der Vertrag konnte erst am 1. 3. 1932 in Kraft treten, nachdem die Reichsbahn mit den nichtbeteiligten Speditionsfirmen, die bisher schon im Abfuhrgeschäft der Reichsbahn tätig waren, den sogenannten Auftragsspediteuren, ein Zusatzabkommen geschlossen hatte.

aa) Rollfuhrdienst.

Für die Beförderung eines Stückgutes mit der Bahn von A nach B sind folgende Arbeitsvorgänge nötig:

---

1) Reichsbahn und Kraftwagen a. a. O. S. 77.

2) v. Kienitz, Reichsbahn und Schenkervertrag, Ztg. d. VDEV. 1931, Seite 409.

1) Die Anfuhr zum Güterbahnhof A.
2) Die Unterwegsbeförderung von A nach B.
3) Das Abrollen von Bahnhof B nach der Behausung des Empfängers.

Nach §§ 63 Ziff. 9 und 77 EVO. hat die Reichsbahn das Recht, die An- und Abfuhr der Stückgüter selbst zu übernehmen, wie auch in anderen Ländern, beispielsweise in England, wo die Eisenbahngesellschaften dieses Recht fast ausschließlich in der Form der Selbstbestätterei ausüben. Die Reichsbahn hat bisher nur das Abrollen der Stückgüter durch bahnamtliche Rollfuhrunternehmer ausführen lassen. Ein Gut konnte aber am Bestimmungsort nur dann dem bahnbeauftragten Rollfuhrunternehmer übergeben werden, wenn der Empfänger keine Weisung für einen anderen Spediteur oder eine solche über Selbstabholung hinterlegt hatte. Nur bei einigen wenigen Bahnhöfen bestand Zwangsbestätterei, wodurch das freie Verfügungsrecht des Empfängers teilweise aufgehoben war.

Vom bahnamtlichen Zustelldienst ausgeschlossen waren die Wagenladungen, für deren Abfuhr stets der Empfänger Vorsorge zu treffen hatte.

Bei dieser Sachlage hatte die Reichsbahn auch nur auf die Höhe der Rollgebühren für solche Güter einen Einfluß, die von dem mit ihr im Vertragsverhältnis stehenden bahnamtlichen Rollfuhrunternehmen abgefahren wurden. Von den gesamten Empfangsmengen war dies aber nur ein geringer Prozentsatz. So konnte es nicht ausbleiben, daß der überwiegende Teil der mit der Reichsbahn beförderten Stückgüter (sämtliche Anfuhrgüter und die nicht vom bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer abgefahrenen Güter) mit ganz unkontrollierbaren Gebühren belastet wurden, die vielfach in einem groben Mißverhältnis zu der von der Reichsbahn berechneten Unterwegsfracht standen. Die Versender hatten keinen Überblick über die mit dem Bahntransport verbundenen Nebenkosten, da sie allenfalls die Anfuhrkosten und die Unterwegsfracht, nicht aber die Abrollkosten auf der Bestimmungsstation kannten. Die Rollgebühren der bahnamtlichen und der anderen Spediteure waren zudem als Folge der Zersplitterung auf zu viele Betriebe stark überteuert.

Auf den Kraftwagenwettbewerb bezogen, mußten sich diese Zustände für die Reichsbahn besonders ungünstig auswirken. Der Kraftwagen nahm sich die feststehenden Unterwegsfrachten der Reichsbahn zur Richtschnur, und ließ die An- und Abfuhrkosten nach außen überhaupt nicht in Erscheinung treten. Auf diese Weise konnten Versender und Empfänger von Kraftwagengütern für die ganze Beförderungsstrecke sogleich die festen Gebühren erfahren. Dies war ein großer Vorteil für den Kraftwagen, weil feste Kalkulationsmöglichkeiten sich unbedingt auch auf die Wahl des Beförderungsmittels auswirken.

„Solche Verhältnisse zwangen die Reichsbahn, zur besseren Abwehr des Kraftwagenwettbewerbs die An- und Abfuhr der Eisenbahngüter neu zu organisieren, und zwar unter Stärkung ihres Einflusses auf Leistungen und Preise. Die Festsetzung wesentlich niedrigerer und für die Verfrachter übersichtlicherer Gebühren und die Erstreckung des bahnamtlichen Dienstes auch auf die Anfuhr der Stückgüter und die An- und Abfuhr der hochwertigen Wagenladungen muß-

ten das Ziel sein [3])." Die Reichsbahn hat dieses Ziel durch den Bahnspeditionsvertrag zu erreichen versucht, der sie in die Lage versetzt, die Beförderungskosten in besonderen Fällen bis auf die reine Eisenbahnfracht zu senken, die Fracht selbst durch großzügigen Ausbau des Sammelgutverkehrs zu verbilligen.

Es gab zweifellos auch andere Möglichkeiten. Die Reichsbahn hätte den gesamten Güterzustelldienst entsprechend den schon in der EVO. gegebenen Handhaben durch Zwangsbestättereien ausführen lassen können. Eine solche Regelung, die vielleicht vom finanziellen Standpunkt aus günstiger gewesen wäre, hätte bedeutet, daß eine Bevollmächtigung anderer Spediteure durch die Empfänger ausgeschlossen und das Recht der Selbstabholung eingeschränkt worden wäre. Da viele Firmen ihre Kraftfahrzeuge erst mit der Abholung ihrer Bahngüter ausnutzen können, hätten die Fahrzeuge beim Wegfall dieser Arbeiten abgeschafft werden müssen, oder aber sie hätten sich Betätigung in der Güterbeförderung über die bisherigen Grenzen hinaus gesucht und so der Reichsbahn indirekten Schaden zugefügt.

Außer der Zwangsbestätterei bestand noch eine zweite Möglichkeit, die Güterbestätterei auf Grund des bestehenden Gesetzes in die Hand zu bekommen, nämlich die Übernahme in eigene Regie. Ein Regiebetrieb wäre sogar bei Wahrung des Grundsatzes der Selbstabholung möglich gewesen. „Wenn gleichwohl von dieser Lösung Abstand genommen wurde, lag der entscheidende Grund dafür darin, daß die Reichsbahn zur Verkehrsrückgewinnung vom Kraftwagen nicht nur auf dem Gebiete des Rollfuhrdienstes Anlaß zu einer Einflußnahme auf die Geschäftstätigkeit hatte. Auch dem Sammelladungsverkehr der Spedition, den die Reichsbahn im Hinblick auf ihre Tarifbindung keinesfalls selbst übernehmen kann, mußte sie ihre Aufmerksamkeit zuwenden und ein Vorgehen hier wurde wesentlich erleichtert, wenn die Ausführung des Rollfuhrdienstes den Spediteuren verblieb [4])."

Vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt muß man hinzufügen, daß diese Lösung auch im Interesse eines wichtigen Geschäftszweiges, nämlich des Speditionsgewerbes selbst vorzuziehen war. Denn die Übernahme des Speditionsgeschäfts auf die Reichsbahn war immer schon eine problematische Angelegenheit und hat stets den Widerstand einflußreicher Wirtschaftskreise gefunden.

Weil die Reichsbahn unter diesen Umständen nicht willens war, die Speditionstätigkeit im Zusammenhang mit der Neuregelung der Zu- und Abfuhr der Bahngüter selbst zu übernehmen, benötigte sie eine einflußreiche Speditionsfirma, um ihre Absichten zu verwirklichen. Die Wahl fiel auf den Schenker-Konzern, der ein ausgedehntes deutsches Filialnetz besitzt und auch gute internationale Beziehungen hat. Auf Veranlassung der Reichsbahn gründete diese Firma ein neues Unternehmen, die Deutsche Bahnspeditions G. m. b. H. Berlin, im folgenden kurz Bahnspeditions-Gesellschaft genannt.

---

3) v. Beck, Beiträge zur Anpassung des Verkehrswesens an die Wirtschaftslage. Ztg. d. VDEV. 1932, S. 481.

4) Vgl. v. Beck, a. a. O. S. 482.

Die Neuregelung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes vollzog sich in folgender Weise. Das Recht, auf Grund der §§ 63 Abs. 9 und 77 EVO. bei Stückgütern selbst die An- und Abfuhr zu übernehmen, hat die Reichsbahn nach § 2 des Vertrags auf die Bahnspeditions-Gesellschaft übertragen. Gleichzeitig hat der bahnamtliche Rollfuhrdienst eine bemerkenswerte Erweiterung erfahren. Er umfaßt jetzt auch die vom Empfänger auszuladenden Stückgüter, ferner solche Stückgüter, die bahnlagernd gestellt sind oder die bisher von einem anderen Spediteur kraft besonderer Vollmacht abzufahren waren. Schließlich wurden noch solche Stückgüter einbezogen, die der Empfänger auf Grund besonderer Erklärung nicht allgemein zugerollt haben will, endlich unterliegen der An- und Abfuhr jetzt auch die Güter der Wagenladungsklassen A—C des Normaltarifs. Diese starke Erweiterung des Rollfuhrdienstes hat gegen früher nur das Recht der Selbstabholung unberührt gelassen, dies wohl aus den bereits oben näher bezeichneten Gründen. Außerdem sind in den Allgemeinen Bestimmungen für bahnamtliche Rollfuhrunternehmer einzelne Güterarten aufgeführt, die der zwangsmäßigen An- und Abfuhr nicht unterliegen.

Die Bahnspeditionsgesellschaft hat das Recht, den bahnamtlichen Rollfuhrdienst in dem vorbezeichneten Umfang selbst auszuführen, oder ihn von den bisherigen Rollfuhrunternehmern oder anderen Spediteuren ausführen zu lassen. In diesem Falle schließt die Bahnspeditions-Gesellschaft mit dem Spediteur einen Vertrag ab, durch den dieser zum bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer bestellt wird (Rollfuhrvertrag). Die Rechte und Pflichten des Rollfuhrunternehmers regeln sich nach den von der Reichsbahn festgesetzten „Allgemeinen Bedingungen für bahnamtliche Rollfuhrunternehmer“. Außerdem bilden die Ausführungsbestimmungen für den Frei-Haus- und Haus-Haus-Verkehr (§ 3 des Bahnspeditions-Vertrags), die Ausführungsbestimmungen für den vertraglich gebundenen Kraftwagenverkehr (§ 6) und die Ausführungsbestimmungen für die Verkehrswerbung (§ 5) einen wesentlichen Bestandteil des Vertrags. Zu den vornehmsten Pflichten des Rollfuhrunternehmers gehört, daß er sich voll und ganz in den Werbedienst der Bahn stellt und ihr keinen Kraftwagenwettbewerb bereitet. Der Vertragsabschluß wird von der Reichsbahndirektion genehmigt. Um den Zweck zu erreichen, für die Beförderung von Stückgütern und der durch den Kraftwagen besonders gefährdeten Güter der Wagenladungsklassen A—C feststehende Gebührensätze zu schaffen, war es notwendig, einheitlich für den ganzen Reichsbahnbereich nur nach Gewicht und Beförderungsart (Stückgut—Wagenladung) gestaffelt für An- und Abfuhr gleichmäßig geltende Rollgelder festzulegen. Diese Bestrebungen erfüllt der Einheitsgebührentarif als Höchsttarif; er gilt allgemein dort, wo bisher die Gebühren gleich hoch oder höher waren. Für die übrigen Orte wurden 4 unter dem Einheitstarif liegende Staffeln gebildet. Dort, wo die Gebühren bisher höher waren als der jetzt geltende Einheitstarif, käme der Unternehmer jetzt nicht mehr auf seine Rechnung. Gleichwohl darf er nur die Einheitsgebühren erheben. „Auf Verlangen der Reichsbahn sind die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zu einer weiteren Senkung der Rollgebühren und gegebenenfalls auch zu einer Herabsetzung der sonstigen Gebühren

oder zu einem Verzicht auf alle Gebühren verpflichtet, sofern dies nach der Auffassung der Reichsbahn zur Verkehrswerbung für den Schienenweg erforderlich ist und Schadloshaltung zugesichert wird [5])."

In den Fällen, in denen die Rollgelder gegenüber dem Einheitstarif bisher höher waren oder ein Ausfall des Rollfuhrunternehmers durch Gebührensenkung auf Verlangen der Reichsbahn eingetreten ist, gewährleistet die Reichsbahn dem Unternehmer durch entsprechende Zuschüsse eine Einnahme, die aus den Selbstkosten und einem Gewinn von 10% dieser besteht. Im örtlichen Rollfuhrdienst (nicht Überlandverkehr) ist dieser Nutzzuschlag nach § 2 Abs. 4 auf höchstens 15% der geltenden Rollgebühren begrenzt [6]) [7]). Als Selbstkosten gelten die von der Bahnspeditions-Gesellschaft und der Reichsbahn anerkannten Sätze, zu denen der Rollfuhrunternehmer sich jeweils für den betreffenden Ort der Leistung bereit erklärt hat (§ 2 Abs. 14 des Bahnspeditions-Vertrags). Stehen an einzelnen Orten Speditionsunternehmungen mit angemessenen Selbstkostensätzen nicht zur Verfügung, dann erst ist die Bahnspeditions-Gesellschaft verpflichtet, den Rollfuhrdienst nach den vertraglichen Bestimmungen selbst auszuführen. Im übrigen beschränkt sich die Aufgabe auf den Vertragsabschluß und die Abrechnung mit dem Rollfuhrunternehmer und der Reichsbahn.

Mit der Ausdehnung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes war die Absicht verbunden, möglichst viele Gütermengen in den Aufgabenbereich des unter dem Einfluß der Reichsbahn stehenden bahnamtlichen Rollfuhrunternehmens zu bekommen. Durch die damit verbundene Möglichkeit einer weitgehenden Senkung der Rollgebühren durch Zuschüsse der Reichsbahn können an einzelnen Orten Mißverhältnisse zu den Gebührensätzen anderer Speditionsunternehmungen auftreten. In diesem Fall sieht § 2 Ziff. 8 Abs. 2 des Bahnspeditions-Vertrages vor, daß die Reichsbahn an Orten, an denen die Rollgebühren künftig unter den Selbstkosten des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers liegen, solchen Speditions- und Fuhrunternehmungen, die vertraglich dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer die An- und Abfuhr ihrer in den bahnamtlichen Rollfuhrdienst einbe-

---

5) Vgl. § 2 Ziff. 12 des Bahnspeditions-Vertrags.

6) 7) Beispiel:

Selbstkosten des Rollfuhrunternehmers (im Monat)	5 000 RM.
10% Gewinn	500 RM.
von der Reichsbahn gewährleistete Einnahme:	5 500 RM.
Einnahmen des Unternehmers an Rollgeldern nach dem Einheitsgebührentarif:	a) 6 000 RM.
	b) 4 000 RM.
	c) 3 000 RM.
Zuschuß der Reichsbahn:	a) —
	b) 1 500 RM.
	c) 2 450 RM.

Da der Nutzzuschlag höchstens 15% der Rollgebühren betragen darf, vermindert sich im Falle c) der Gewinn von 500 RM. auf 450 RM., die gewährleistete Einnahme von 5500 RM. auf 5450 RM.

zogenen Sendungen übertragen, eine Provision von 15% der bahnamtlichen Rollgebühren zahlen wird. Erforderlich ist ein Provisionsvertrag, der zwischen der Reichsbahndirektion, dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer und dem betreffenden Spediteur abgeschlossen wird. Die Provisionsspediteure gewähren sich gegenseitig Kundenschutz.

Bisher war ein bahnamtlicher Rollfuhrdienst nur für Güter eingerichtet, die vom Schuppen einer Güterabfertigung abzufahren waren. Die Neuregelung sieht vor, daß auch Lagerplätze, Schuppen und sonstige Anlagen mit Gleisanschluß von bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern bedient werden können. Erforderlich ist ein Nebenanlagen-Vertrag zwischen dem Rollfuhrunternehmer und dem Inhaber der Nebenanlage. Hierdurch übernimmt der Rollfuhrunternehmer die Beförderung der dem bahnamtlichen Dienst unterliegenden Güter zwischen der Nebenanlage und der Wohnung oder Geschäftsraum des Kunden. Voraussetzung für den Abschluß des Nebenanlagevertrags ist jedoch, daß für die zwischen Nebenanlage und Reichsbahngüterstelle abzufahrenden Güter ein Provisionsvertrag besteht.

Durch die Neugestaltung des Rollfuhrdienstes war es möglich, die Gesamtbeförderungskosten für 100 kg Stückgut in folgender Weise herabzusetzen [8]):

Transportstrecke		Rollgeld Versandort RM	Eisenbahnfracht RM	Rollgeld Empfangsort RM	Gesamtkosten Betrag RM	Gesamtkosten gesenkt um %
Berlin-Mannheim	bisher:	1,30	9,50	0,90	11,70	—
	später:	0,50	9,50	0,50	10,50	über 10 %
		— 0,80		— 0,40	— 1,20	
Hamburg-Düsseldorf	bisher:	2,00	7,10	0,90	10,00	—
	später:	0,50	7,10	0,50	8,10	19 %
		— 1,50		— 0,40	— 1,90	
Chemnitz-Mannheim	bisher:	1,30	0,80	0,90	11,00	—
	später:	0,50	8,80	0,50	9,80	10,9 %
		— 0,80		— 0,40	— 1,20	

Dieser Erfolg ist durch eine Verringerung der Verdienstspanne der Spediteure und vor allem dadurch möglich geworden, daß die Reichsbahn in den Fällen, in denen die Selbstkosten + 10% Gewinnzuschlag für den Vertragsspediteur über dem Einheits-Rollgeldsatz liegen, die Differenz zuschießt. „Daß sie diese Gewährleistung aus ihren Einnahmen decken muß, versteht sich freilich von selbst. Sie rechnet eben bei der neuen Einrichtung mit einer so erheblichen Rückwanderung des Verkehrs zur Eisenbahn, daß durch die vermehrten Trans-

8) Nach dem Stande z. Zt. des Vertragsabschlusses im Februar 1931.

porteinnahmen der Aufwand nicht nur ausgeglichen, sondern überboten wird und diese kaufmännische Erwägung wird man ihr wohl nach § 2 des Reichsbahngesetzes vorläufig überlassen müssen [9])."

In der Tat war diese Zuschußwirtschaft neben dem Vorwurf, die Reichsbahn gebe der Bahnspeditions-Gesellschaft ein Monopol in die Hand, der ernsteste Einwand gegen das Vertragswerk.

Der „Verein Deutscher Spediteure" hat in seiner Denkschrift vom 16. 3. 1931 folgende Forderung gestellt: „Ablehnung einer Zuschußzahlung an den Monopolspediteur und Ablehnung der Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs auf dem Umwege über Rollgelder, die weit unter den Selbstkosten liegen und daher zuschußbedürftig werden. Zustimmung der Vereinheitlichung der Rollgeldsätze, wenn auch nicht restlos, so doch in einem gewissen Ausmaß, ohne daß auf diesen Punkt von der Wirtschaft besonderer Wert gelegt worden wäre."

Andere Kritiker sind der Meinung, man hätte den Zweck des Schenker-Vertrags, die Ermäßigung und Angleichung der Rollgelder auch durch Übereinkommen mit den berufenen Organisationen des Speditionsgewerbes erreichen können, ohne dabei in den Fehler zu verfallen, Unmögliches möglich machen zu wollen, nämlich die Rollgeldsätze in ganz Deutschland, in ebenen und gebirgigen Gegenden, in ländlichen und industriellen Gebieten, in Plätzen mit geringen und hohen Gestehungskosten, einheitlich zu gestalten, ein Experiment, das für die das Risiko tragende Reichsbahn weit mehr kosten kann als ihr gegenwärtig der Lastkraftwagenverkehr an Frachten abnimmt [10]).

Um es gleich vorweg zu nehmen, ein exakter Vergleich der Aufwendungen in Form der Zuschüsse mit den Mehreinnahmen durch Verkehrsrückgewinnung wird sich in den heutigen konjunkturell abnormen Zeiten kaum ermöglichen lassen. Selbst die Reichsbahn ist trotz ihres gut ausgebauten statistischen Apparates nicht in der Lage, zuverlässige Zahlen zu liefern, zumal die Verkehrseinnahmen durch die seit Herbst 1932 anhaltende Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage eine steigende Tendenz angenommen haben.

Die Befürchtungen Prof. Esch's hinsichtlich der gleichmäßigen Rollgeldfestsetzungen innerhalb des ganzen Reiches sind nicht ganz begründet, weil einmal außer dem Einheitsgebührentarif noch 4 darunter liegende Staffeln für eine Anpassung sorgen. Da zum andern für die Zuschüsse die Selbstkosten des Vertragsspediteurs richtunggebend und in ländlichen Gegenden die Gestehungskosten niedriger anzusetzen sind, wird das Risiko der Reichsbahn dadurch erheblich geringer. Die Reichsbahn läßt sich über die Auswirkungen des Bahnspeditionsvertrags in ihrem amtlichen Organ [11]) folgendermaßen aus: „Die Preis-

---

9) v. Kienitz, Reichsbahn und Schenkervertrag a. a. O. S. 409.

10) Vgl. Esch, Gutachten zum Problem Eisenbahn und Kraftwagen, Berlin 1931, S. 13.

11) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1932, Die Reichsbahn, 1932, Heft 52, S. 1107 und Durchführung des Bahnspeditions-Vertrags, Heft 10, S. 247.

senkung gegenüber den bisherigen Rollgeldsätzen schwankt an den einzelnen Plätzen zwischen durchschnittlich 10 und 80%. In den großen Städten, die auch im Kraftwagenwettbewerb die Hauptrolle spielen, sind die Gebühren am stärksten ermäßigt worden. Ihre Herabsetzung wurde teils durch eine rationalisierende Zusammenfassung des Rollgeschäftes, teils durch Kürzung der Verdienste der Spediteure, teils schließlich durch Zuschüsse der Reichsbahn erreicht." .. „Solche Zuschüsse sind an 24 Orten mit insgesamt 83 Güterabfertigungen notwendig geworden, davon an 6 Orten mit 10 Güterabfertigungen nur für bestimmte Rollfuhrleistungen. Durch den erheblichen Verkehrsrückgang und die allgemeine Preissenkung, die auch die Selbstkosten der Fuhrbetriebe verbilligt hat, wird sich der Gesamtaufwand für Zuschüsse an die bahnamtlichen Unternehmer einschließlich der Provision an Provisionsspediteure, der ursprünglich auf 40 Millionen RM. beziffert worden ist, entsprechend niedriger halten lassen." Am neugeregelten bahnamtlichen Rollfuhrdienst sind über 3 000 Speditions- und Fuhrunternehmungen beteiligt.

Da diese Zahl der im Rollfuhrdienst tätigen Unternehmungen auch vor dem Vertragsabschluß kaum wesentlich höher war, ist anzunehmen, daß außer fast allen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern auch die überwiegende Mehrzahl der übrigen größeren Speditionsfirmen, die bisher einen eigenen Rollfuhrdienst ausübten, am neuen Übereinkommen beteiligt sind.

Auch die Voraussage der Kritiker, die Ausfälle der Reichsbahn, wie sie durch die Zuschußleistung entstehen, müßten durch Tariferhöhung gedeckt werden, sind nicht eingetroffen. Immerhin werden diese Zuschußleistungen der Reichsbahn auch weiterhin ein Stein des Anstoßes sein und Angriffe gegen die Reichsbahn hervorrufen, umsomehr als es über die tatsächliche Höhe dieser Zuschüsse vorläufig nur Mutmaßungen geben kann. Man übersieht jedoch vielfach, daß in dem mit Hilfe der Zuschüsse erweiterten bahnamtlichen Rollfuhrdienst die Reichsbahn ihren Kunden gegenüber die gleiche Haftung nach der EVO. wie für die Eisenbahnbeförderung übernimmt. Bei der Anfuhr der Stückgüter und bei der An- und Abfuhr der Wagenladungen tritt diese Haftung der Reichsbahn neben die Haftung, die den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer nach den gesetzlichen Bestimmungen als Spediteur gegenüber seinen Auftraggebern trifft. Da die Haftung nach der EVO. weitergehend ist, bedeutet dies eine größere Sicherheit für den Verkehrsnehmer.

Die durch den Schenker-Vertrag herbeigeführte wesentliche Senkung der Rollgeldsätze und damit der Güterbeförderungskosten ist eine Maßnahme, die einer allgemeinen Tarifermäßigung gleichkommt und daher auch als volkswirtschaftlich produktiv zu begrüßen ist. Der Verbraucher wird in die Lage versetzt, die zur Bedarfsdeckung nötigen Güter sich billiger zu verschaffen oder die Güter können einem weniger kaufkräftigen Verbraucherkreis zugänglich gemacht werden.

bb) Frei-Haus- und Haus-Haus-Verkehr.

Es ist im Geschäftsverkehr vielfach üblich, bei den Kaufverträgen die Lieferung der Ware frei Haus zu vereinbaren. Erfolgte die Beförderung mit der Eisenbahn, so war es bisher nicht möglich, die Frachtkosten bis zur Ablieferung des Gutes in der Wohnung des Empfängers auf der Versandstation festzustellen. Um den Kunden der Reichsbahn diese Erleichterung zu schaffen, ist die Bahnspeditions-Gesellschaft verpflichtet, jedem Versender entsprechende Sätze anzugeben. In dem Frei-Haus-Frachtsatz sind neben der Unterwegsfracht der Bahn die Hauslieferungsgebühren am Bestimmungsort, in dem Haus-Haus-Satz auch noch die auf der Versandstation entstehenden Anrollkosten enthalten. Selbstverständlich dürfen nur die bahnamtlichen Gebühren als Höchstsätze berechnet werden. Der Versender kann durch entsprechenden Vermerk im Frachtbrief bestimmen, ob er die Frei-Haus- oder Haus-Haus-Kosten selbst bezahlen oder auf den Empfänger überweisen will.

Die Schaffung dieser Beförderungsart füllt eine Lücke aus und läßt nunmehr auch bei der Eisenbahnbeförderung feste Kalkulationsgrundlagen zu. Diese Maßnahme des Schenker-Vertrags ist zweifellos geeignet, die Verbindung zwischen der Eisenbahn und dem übrigen Landverkehr inniger zu gestalten.

cc) Sammelgutverkehr.

Durch die Neuregelung des Sammelgutverkehrs im Rahmen des Bahnspeditionsvertrags hat die Reichsbahn Maßnahmen von größter wirtschaftlicher Tragweite getroffen.

Unter Sammelladungen versteht die Eisenbahn Wagenladungen aus verschieden tarifierten Gütern. Nach den Ausführungsbestimmungen der Reichsbahn für den Sammelgutverkehr sind Sammelgüter Einzelsendungen, die gesammelt werden können, um unter Ausnutzung einer günstigeren Frachtberechnung, wie sie bei der Eisenbahn für größere Gewichtsmengen besteht, zu einer Frachtbriefsendung vereinigt als Wagenladung oder Stückgut versandt zu werden.

Die Reichsbahn übernimmt damit den Begriff, den der Spediteur für Sammelgut geprägt hat. Vom Standpunkt des Spediteurs sind Sammelladungen Zusammenfassungen von Gütern verschiedener Versender zu Wagenladungen, gleichgültig, ob die Güter von gleicher oder verschiedener Art sind [12]). Der Sammelladungsverkehr beruht also auf dem Gedanken, durch Zusammenfassung der Güter zu größeren Beförderungseinheiten einen Frachtvorteil zu erzielen. „Das Geschäft der Eisenbahnspediteure ist heute zum größten Teil auf dem Sammelladeverkehr aufgebaut. Dieser kann aber nur dann zu großer Entwicklung gebracht werden, wenn die Versendung von Stückgütern in Sammelladungen eine bedeutende Frachtermäßigung gegenüber der Versendung als Stückgut

[12]) Hellauer, Nachrichten und Güterverkehr, Berlin, Spaeth-Linde, 1930, S. 203.

gibt. Die Frachtdifferenz wird dann in einem gewissen, durch die Konkurrenz bedingten Verhältnis zwischen dem Spediteur und seinem Kunden geteilt. Die Ermäßigung für den Kunden drückt sich im Übernahmepreis des Spediteurs aus" [13]). Der Sammelladungsverkehr war bereits in der Vorkriegszeit zu hoher Blüte gelangt. Begünstigt durch den damaligen reinen Entfernungstarif konnte der Spediteur seine Ladungen mehrmals gebrochen abfertigen, da der Streckensatz sich nicht änderte. Die Einführung des Staffeltarifs mit seinen hohen Nahfrachten hat auf die Entwicklung des Sammelverkehrs hemmend gewirkt. Auch die Neuregelung der Stückguttarife am 1. Juni 1930, die mit der Begünstigung größerer Stückgutmengen eine Angleichung der Stückgut- und Wagenladungsfracht gebracht hat, war nach Ansicht der Spediteure einer Aufwärtsentwicklung des Sammelverkehrs nicht sehr förderlich. Während die Eisenbahnen also zeitweilig dem Spediteursammelverkehr nicht günstig gegenüberstanden, weil sie die für den Stückgutverkehr vorhandenen Einrichtungen weiter unterhalten und mit Personal versehen müssen, hat sich hier in letzter Zeit hauptsächlich unter dem Druck des Kraftwagenwettbewerbs ein grundlegender Wandel vollzogen. Schon durch die Schaffung des Ausnahmetarifs K 148 wollte die Reichsbahn für bestimmte Verkehrsbeziehungen erreichen, daß das Gut verschiedener Absender dem Spediteur zur einheitlichen Beförderung und zur Verteilung auf der Empfangsstation übergeben wird. Der Grundgedanke war hierbei, dem Kunden mit Hilfe der Spediteure eine billige Direktbeförderung zu bieten.

Bei keiner dieser Maßnahmen, die der Begünstigung des Sammelladeverkehrs dienten, hat jedoch die Reichsbahn auf den dem Kunden von dem Spediteur gestellten Übernahmepreis einen Einfluß ausgeübt. Hierin hatten die Spediteure unter Berücksichtigung der Konkurrenzverhältnisse völlig freie Hand. „Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß ein Teil der Sammelspediteure den Anteil des Kunden am Frachtnutzen zu gering bemessen hat. Das mag zum Teil daran liegen, daß der Sammelspediteur unter der Herrschaft der K-Tarife mit einer sehr ungleichmäßigen Tariflage arbeiten mußte. Er hatte für den Regelfall die Wagenladungsklasse A zur Verfügung, in bestimmten Verkehrsverbindungen konnte er den Ausnahmetarif K 148 benutzen, an anderen Plätzen bestanden für Sammelladungen besondere örtliche K-Tarife. Dazu kam, daß der Aufbau des Ausnahmetarifs K 148 einen sehr ungleichmäßigen Verlauf nahm, indem er sich zwischen den Sätzen der Klassen A und C bewegte. Bei einem solchen Tarifaufbau konnte der Sammelspediteur seinen Kunden nur einen Mittelwert an Frachtnutzen versprechen, weil sein eigener Nutzen bei jeder Verfrachtung sich ändern konnte" [14]).

Die Neugestaltung des Sammelgutverkehrs mit Hilfe des Bahnspeditionsvertrags bezweckt, hier verbilligend einzugreifen und gleichzeitig einen „amtlich kontrollierten Sammelladungsverkehr mit veröffentlichten, tarifähn-

---

[13]) Vgl. Hellauer, a. a. O. S. 103.

[14]) Burger, Der Sammelladungsverkehr, Z. d. VDE. 1932, S. 267.

lichen Übernahmesätzen“ zu schaffen. Hieraus kann der Warenkaufmann Vorteile ziehen, weil die veröffentlichten Übernahmesätze ihm eine feste Kalkulation erleichtern. Die Zusammenfassung des Sammelgutverkehrs in einer Hand begünstigt zweifellos eine großzügigere Ausgestaltung dieses Verkehrszweiges. Aus diesem Grunde wurde der Bahnspeditions-Gesellschaft vertraglich der Sammelgutverkehr übertragen mit der Verpflichtung, den Sammelgutverkehr entsprechend den Bedürfnissen der Wirtschaft in allen Verbindungen einzurichten, für die solche Verkehre wirtschaftlich sind. Eine Einschränkung besteht nur insofern, als Rücksicht darauf zu nehmen ist, daß der Sammelgutverkehr dem Expreßgutverkehr der Reichsbahn keinen unangemessenen Wettbewerb bereitet und nicht Sendungen bis zu 7 kg zum Nachteil der Reichspost erfaßt werden.

Die Sammelgutverkehre der Bahnspeditions-Gesellschaft werden von ihr selbst oder von den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern als Verkehrsführern der Bahnspeditions-Gesellschaft ausgeführt. Auch andere Spediteure oder Spediteurvereinigungen, die am Versandorte Niederlassungen haben, können mit der Verkehrsführung für den Sammelgutverkehr beauftragt werden (§ 2 Abs. 1 der Ausf.-Best. f. d. Sammelgutverkehr).

Der Verkehrsführer hat die rechtliche Stellung eines Frachtführers. Nach den handelsrechtlichen Vorschriften über das Speditionsgeschäft gibt es zwei Fälle, in denen der Spediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat: Die Spedition mit festen Spesen und die Sammelladungsspedition. § 413 HGB. sagt: „Hat sich ein Spediteur mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt, so hat er ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Er kann in einem solchen Falle Provision nur verlangen, wenn es besonders vereinbart ist.

Bewirkt der Spediteur die Versendung eines Gutes zusammen mit den Gütern anderer Versender auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrags, so finden die Vorschriften des Abs. 1 Anwendung, auch wenn eine Einigung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten nicht stattgefunden hat. Der Spediteur kann in diesem Falle eine den Umständen nach angemessene Fracht, höchstens aber die für die Beförderung des einzelnen Gutes gewöhnliche Fracht verlangen“ [15]).

Der 2. Absatz dieser Vorschrift findet auf den Verkehrsführer Anwendung, der somit in erster Linie Frachtführer ist. Zu dieser rechtlichen Eigenschaft treten die Rechte und Pflichten nach dem Verkehrsführervertrage, den der Verkehrsführer mit der Bahnspeditionsgesellschaft abschließt. Der Vertrag hat zum Gegenstand, den Sammelgutverkehr im Auftrage der Bahnspeditionsgesellschaft in bestimmten Verkehrsverbindungen auszuführen.

---

[15]) Der Spediteur wird Frachtführer und erhält ferner keine Provision, und zwar gilt dies auch dann, wenn er keinen Pauschalsatz für die Beförderung vereinbart hat. Ist dies der Fall, so gilt er schon nach Abs. 1 als Frachtführer und verliert den Anspruch auf Provision (Staubs Kommentar zum HGB. 2. Band, 2. Hälfte, 11. Aufl. Berlin u. Leipzig 1921 S. 1357).

Es ergibt sich somit eine zweiseitige Rechtsstellung des Verkehrsführers. Gegenüber dem Urversender ist der Verkehrsführer rechtlich Frachtführer. Durch Übernahme bestimmter Verpflichtungen ist er aber gleichzeitig ein vertraglich Beauftragter der Bahnspeditionsgesellschaft.

Der Verkehrsführer verpflichtet sich im Verkehrsführervertrag insbesondere [16]):

1. Den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer in Anspruch zu nehmen, wenn es sich um die Beförderung von Haus-Haus-Sendungen handelt,
2. den Kraftwagenverkehr nur im Rahmen der Reichsbahnbestimmungen auszuüben,
3. für die Reichsbahn zu werben und seine Räumlichkeiten als Güterannahmestellen zur Verfügung zu halten,
4. eine Beteiligung an anderen Unternehmungen nicht einzugehen, wenn dadurch die Vertragspflicht verletzt würde.

Die Bahnspeditionsgesellschaft und die den Verkehrsführervertrag genehmigende Reichsbahn verpflichten sich, den Verkehrsführer in dem ihm übertragenen Sammelgutverkehr zu unterstützen.

Der Abfertigung eines Sammelguttransports geht voraus

a) das Sammeln der Güter,
b) das Abrichten und Zusammenstellen zu Wagenladungen,
c) der Abschluß des Frachtvertrags mit der Reichsbahn.

Ist der Verkehrsführer selbst Absender, hat er dies im Frachtbrief neben seinem Namen durch den Zusatz kenntlich zu machen: „Verkehrsführer der Deutschen Bahnspeditions-G. m. b. H.“

Als Hilfsspediteure der Verkehrsführer und der Bahnspeditionsgesellschaft sind anzusprechen

die beiladenden Spediteure (Beilader),
die Empfangsspediteure,
die Briefspediteure.

Spediteure, die ebenfalls Einzelsendungen sammeln, ganze Wagenladungen aber nicht erreichen, können trotzdem Frachtvorteile erzielen, wenn sie ihre Gutmengen als Beilader dem Verkehrsführer zur Verfügung stellen. Hierdurch haben beide Teile Gewinnmöglichkeit. Die beiladenden Spediteure stehen mit dem Verkehrsführer durch den Beiladervertrag in einem Rechtsverhältnis, das sie berechtigt und verpflichtet, dem von der Bahnspeditionsgesellschaft eingerichteten Sammelgutverkehr ihre sämtlichen Güter zuzuführen.

Auch die Beilader unterliegen vertraglich den Kraftwagen- und Werbebestimmungen.

Die Sammelgutsendungen können an die Bahnspeditionsgesellschaft oder an den für die Bestimmungsstation zuständigen Rollfuhrunternehmer als Empfangsspediteur gerichtet werden. Rechte und Pflichten des Empfangsspe-

---

[16]) Vgl. Vertragsmuster nach Anlage 42 des Bsp.-V.

diteurs werden durch einen gemeinsamen Vertrag mit der Bahnspeditionsgesellschaft und dem Verkehrsführer geregelt.

Dem Empfangsspediteur obliegt

a) die Abwicklung des Frachtvertrags hinsichtlich der Rechte und Pflichten des Empfängers,

b) die Wahrnehmung der Rechte des Verkehrsführers und Empfängers aus dem Frachtvertrag gegenüber der Reichsbahn,

c) das Ausladen der Güter und ihre Überweisung an die endgültigen Empfänger oder an andere Spediteure.

Wenn nach Anordnung des Verkehrsführers, Beiladers, der Bahnspeditionsgesellschaft selbst oder eines Kunden einzelne Sendungen der Sammelladung einem anderen Spediteur zu überweisen sind, so heißt dieser Briefspediteur. Er steht mit dem Empfangsspediteur, an den die Sammelladungen abgerichtet werden, in einem Vertragsverhältnis; seine Rechte und Pflichten sind die gleichen wie die der anderen am Sammelgutverkehr beteiligten Spediteure.

Zu beachten bleibt, daß die Verpflichtungen der mitwirkenden Spediteure auf Grund der Verträge neben die Verpflichtungen treten, die ihnen nach den handelsrechtlichen Vorschriften bereits obliegen.

Aus der Erwägung heraus, daß durch die großzügige und straffe Organisation des Sammelgutverkehrs der Bahnspeditionsgesellschaft und ihren Verkehrsführern gute Verdienstmöglichkeiten erwachsen, sind diese Firmen nach § 4 Ziff. 4 des Bahnspeditionsvertrags verpflichtet, 20% des Bruttonutzens auf Verlangen an die Reichsbahn abzuführen. Mindestens beträgt diese Abgabe 25 Rpf. je 100 kg Sammelgut. Für die Berechnung der Abgabe gilt als Bruttonutzen der Unterschied zwischen der bei der einzelnen Sammelladung erzielten Bruttoeinnahme und den unmittelbar mit der betreffenden Beförderung zusammenhängenden Auslagen an Eisenbahnfracht, Gebühren und sonstigen Nebenkosten sowie zuzüglich eines Zuschlags von 50 Rpf. für allgemeine Geschäftsunkosten für je 100 kg.

Den Erlös aus der Abgabe verwendet die Reichsbahn zur Herabminderung ihrer Zuschüsse im Rollfuhrdienst.

Man kann die Berechtigung dieses Verfahrens nicht in Zweifel ziehen, da die Sammelgutverkehre durch die Möglichkeit, kleine und kleinste Beiladungen heranzuziehen, sicher rentabel sind, und da vor allem den Sammelgutfirmen zur An- und Abfuhr der Sendungen auch die Einrichtung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes mit seinen durch Zuschüsse der Reichsbahn ermäßigten Gebühren zur Verfügung steht.

Als Vergütung für eine Beförderungsleistung im Sammelverkehr hat der Versender den sogenannten Kundensatz zu entrichten. Dieser Frachtsatz wird nach Gewichtseinheiten (100 kg) für jede Verkehrsbeziehung von der Bahnspeditions-Gesellschaft oder ihren Verkehrsführern festgesetzt, von der Reichsbahn genehmigt und veröffentlicht. In diesem Vergütungssatz sind die Bahnfrachten, die Leistungen und Unkosten des Verkehrsführers und Empfangsspediteurs und der sonst etwa noch beteiligten Spediteure abgegolten; er enthält nicht

die Kosten für Sonderleistungen, wie Signieren, Wiegen, Benachrichtigung des Empfängers, Gebühren für Nachnahmen und dergl. Die Kundensätze dürfen als Höchstsätze von den Spediteuren nicht überschritten werden.

Wie im bahnamtlichen Rollfuhrdienst können auch im Sammelladungsverkehr die außer der tarifmäßigen Eisenbahnfracht entstehenden Gebühren und Auslagen der Bahnspeditionsgesellschaft, der Verkehrsführer, Empfangs- und Briefspediteure dem Kunden ganz oder teilweise nachgelassen werden. Es handelt sich hier um eine fallweise Gebührenermäßigung, die dann eintritt, wenn Transporte durch den Kraftwagen gefährdet sind oder für die Schiene zurückgewonnen werden sollten. Das bedeutet, daß der Kundensatz bis auf die reine Eisenbahnfracht ermäßigt werden kann. Die Reichsbahn hält die Spediteure durch Zuschüsse schadlos, die als Durchschnittssätze für 100 kg festgelegt werden. Die jeweils für eine monatlich aufgelieferte Gesamtmenge berechneten Zuschüsse sollen den Verkehrsführern und kraftwagengebundenen Beiladern zugute kommen als Entschädigung für den Ausfall, den sie im Einzelfall durch Senkung ihrer Sammelgut-Kundensätze in der Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs haben. Nach den einheitlichen, von der Reichsbahn für das Reichsgebiet herausgegebenen Richtlinien kommen für diese Art der Zuschußgewährung nur die vom Kraftwagen besonders gefährdeten Transporte von Gütern der Klassen A—C des Normaltarifs in Betracht. In der Regel ist die Zuschußgewährung von der Auflieferung einer jährlichen Mindestversandmenge abhängig.

„Die mit Zuschüssen bedachten Verkehrsführer und Beilader haben die Pflicht und zur Wahrung des zugesicherten Kundenschutzes auch allein das Recht bis zur vollen Inanspruchnahme ihrer monatlichen Zuschüsse in jedes Frachtangebot einzutreten, das in der betreffenden Sammelgutverbindung von einem Kraftwagenunternehmer oder Kraftwagenspediteur abgegeben wird. Das Gleiche gilt auch gegenüber dem Wettbewerb von Werkverkehren“ [17]).

Die Übersicht auf Seite 79 enthält die Reichsbahn-Frachtsätze, die Kundenhöchstsätze [18]) und die fallweisen Zuschüsse für die in den Sammelgutverkehr ab Mainz einbezogenen Verbindungen.

---

[17]) Vgl. die neuen Richtlinien der DRG. für die Zuschußgewährung im Sammelverkehr, Allgem. Tarif-Anzeiger, Wien, 1933, Nr. 9, S. 248.

[18]) Die Kundensätze und Zuschüsse sind als Durchschnittswerte ermittelt auf Grund einer Gegenüberstellung von Selbstkosten und erzielten Frachten in einer bestimmten Verkehrsbeziehung.

Übersicht [19])

der Eisenbahnfrachtsätze, der Kundenhöchstsätze und der fallweisen Zuschüsse für die in den Sammelverkehr der Deutschen Bahnspedition G. m. b. H. einbezogenen Verkehrsverbindungen (Verkehrsführer A. in Mainz).

Gültig ab 1. März 1933.

1		2	3			4			5		
Von Mainz Hbf. nach	t	Tarifentfernung km	Eisenbahnfrachtsätze für Ladungen A*)	B*)	C*)	Kundensatz in RM für 100 kg / für 1000 kg A	B	C	Zuschußdurchschnittsatz ab Mainz m. Bahnvorlauf (in Rpf) A	B	C
			Stückgut 100 kg	1000 kg							
Berlin	70	571	4.62	4.17	3.60	6.48	6.26	5.97	80	72	61
Anh.-Bf.			7.60 (100 kg)	5.79 (1000 kg)		5.50	5.21	4.83	95	85	73
Breslau	5	769	5.67	5.13	4.53	7.71	7.44	7.14	90	81	69
West			8.90	6.77		6.60	6.24	5.84	110	99	84
Dresden-Altstadt	15	547	4.73	4.27	3.79	6.49	6.26	6.02	76	68	58
			7.40	5.63		5.60	5.29	4.97	91	81	70
Erfurt	5	302	3.13	2.83	2.52	4.54	4.39	4.23	60	54	46
			5.10	3.78		3.78	3.71	3.51	75	67	57
Hamburg	30	563	4.82	4.35	3.86	6.63	6.40	6.15	79	72	61
Hbf.			7.60	5.79		5.71	5.40	5.07	94	85	73
Köln	5	183	2.12	1.92	1.71	3.11	3.61	2.91	60	54	46
			3.50	2.55		2.55	2.53	2.39	80	74	66
Leipzig	18	424	4.00	3.63	3.22	5.62	5.44	5.23	65	58	50
			6.40	4.82		4.82	4.59	4.32	80	73	65
Lübeck	5	593	4.97	4.49	4.00	6.81	6.57	6.32	80	72	61
			7.80	5.95		5.86	5.54	5.22	95	85	73
München	8	441	4.11	3.72	3.30	5.78	5.58	5.38	80	72	62
Süd			6.60	4.97		4.97	4.70	4.42	100	92	82
Stuttgart	5	206	2.32	2.14	1.88	3.41	3.31	3.19	60	54	46
Hbf.			3.80	2.77		2.77	2.77	2.64	80	74	66

*) Anteilige Eisenbahnfracht für 5 t Ladung, bei Berlin Anh. Bhf. für 10 t Ladung.

[19]) Die Verkehrsverbindungen sind auszugsweise wiedergegeben.

Erläuterungen zur Tabelle S. 79.

Spalte 1: Neben der Bestimmungsstation der Sammelladung ist die monatliche Auflieferungsmenge in Tonnen angegeben. Zu dieser Gütermenge hat sich der Verkehrsführer gegenüber der Reichsbahn verpflichtet, wobei ein Ausgleich in den einzelnen Monaten gestattet ist.

Spalte 2: Hier ist die kilometrische Tarifentfernung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation der Ladungen angegeben.

Spalte 3: Bei den Eisenbahn-Frachtsätzen ist zu unterscheiden zwischen solchen für Ladungen und Stückgüter. Die Ladungssätze (über der Linie) geben die anteilige Eisenbahnfracht für 5 t-Ladungen, bei Berlin Anh. Bf. für 10 t-Ladungen wieder. Diese Ladungssätze A_5, B_5, C_5 (Berlin A_{10}, B_{10}, C_{10}) sind etwas höher als die entsprechenden Frachtsätze des Frachtsatzzeigers, weil ein Aufschlag für die Leergewichte einkalkuliert ist, der dadurch entsteht, daß das zur Frachtberechnung herangezogene Gewicht bei Ladungen auf volle 100 kg aufgerundet wird (z. B. 5 700 kg statt 5 610 kg). Bei den Frachtsätzen dieser Spalte sind demnach die Aufrundungen schon berücksichtigt.

Die Stückgutsätze (unter der Linie) stimmen mit den Frachtsätzen des Frachtsatzzeigers für 100 kg und 1 000 kg überein.

Spalte 4: Hier sind die Kundensätze in RM. für $\frac{100 \text{ kg}}{1000 \text{ kg}}$ der Güterklassen A, B und C angegeben. Mit diesen Kundensätzen sind abgegolten: Die Bahnfracht, Ein- und Ausladegebühren sowie etwaige Provisionen. Kundensatz + Rollkosten = Haus-Haus-Satz.

Spalte 5: Über der Linie erscheint hier der Zuschußbetrag in Rpf. für 100 kg, den die Reichsbahn unter den bekannten Bedingungen dem Verkehrsführer gewährt. Wird das Gut vor Übernahme in eine Sammelladung mit der Reichsbahn in Mainz angebracht, so werden die höheren Sätze (unter der Linie) gewährt.

Mit dem Kundensatz (Spalte 4) sind abgegolten: Die Bahnfracht, Ein- und Ausladegebühren sowie etwaige Provisionen. Schlägt man dem Kundensatz noch die Rollkosten gemäß Einheitsgebührentarif zu, so wird der Kundensatz zum Haus-Haus-Satz und enthält in diesem Falle sämtliche Gebühren bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger.

Um es den Sammelgutspediteuren zu ermöglichen, in die Konkurrenzsätze des Kraftwagens einzutreten, gewährt die Reichsbahn den in Spalte 5 angegebenen Zuschuß. Die Zuschüsse sind etwas höher bemessen, wenn die Güter einen Bahnvorlauf hatten, d. h. in Mainz mit der Reichsbahn angebracht wurden. Folgendes Beispiel zur näheren Erläuterung:

Den Gütertransport von Mainz (Haus) bis Station Berlin (Anh. Bf.) führt ein Lastwagenspediteur zu einem Frachtsatz von 5,— RM. pro 100 kg aus. Bei einem Rollgeldsatz zur Bahn von 30 Rpf. beträgt die reine Kraftwagenfracht von Mainz nach Berlin noch 4,70 RM. (100 kg). Der Kundensatz im Sammelgutverkehr (Klasse A) Mainz—Berlin ist auf 5,50 RM. festgesetzt und somit 80 Rpf. höher als der Frachtsatz des Kraftwagens. Diese 80 Rpf. zahlt die Reichsbahn dem Sammelgutspediteur als Zuschuß, wenn die Güter in diesem Falle mit der Bahn und nicht mit dem Auto befördert werden.

Wird die Zuschußzahlung in einer bestimmten Sammelgutverbindung einmal gewährt, kann eine Aufhebung durch die Reichsbahn nur mit vierwöchiger Ankündigung erfolgen.

Als Kontrolle dafür, daß eine bestimmte Menge zuschußberechtigtes Gut der Reichsbahn zugeführt wird, dient folgendes Verfahren:

Der Verkehrsführer übergibt der Versandgüterabfertigung den Frachtbrief für die Sammelladung mit dem Duplikatfrachtbrief und einer genauen Liste der Güter (Bordereau). Aus diesen Unterlagen ergeben sich außer Absender, Empfänger und Bestimmungsbahnhof die frachtpflichtigen Gewichte der Güter nach Tarifklassen. Die Reichsbahn hat es in der Hand, jederzeit eine Nachprüfung vorzunehmen. Daß es sich um Güter handelt, die früher mit dem Kraftwagen befördert wurden, ist meist nicht schwer zu entscheiden, da den örtlichen Reichsbahnstellen durch ihren Kundendienst große Erfahrungen auf dem Gebiet der Verkehrsleitung zur Verfügung stehen.

Aus den Gewichtsfeststellungen berechnet die Reichsbahn den monatlichen Zuschuß, der nach Prüfung der Unterlagen von der zuständigen Reichsbahndirektion ausgezahlt wird.

Daneben reicht der Verkehrsführer einen Forderungsnachweis ein für die Zuschüsse zur fallweisen Ermäßigung der Speditionsgebühren im Sammelgutverkehr. Hieraus sind die zuschußberechtigten Gütermengen, getrennt nach Verkehrsverbindungen zu ersehen. Außerdem hat die Reichsbahn jederzeit das Recht, in die Bücher, Bordereaus und sonstigen Geschäftspapiere der Verkehrsführer Einsicht zu nehmen.

Außer dem Kundensatz ist noch der Beiladesatz als ein Novum des Sammelgutverkehrs zu erwähnen. Beiladesatz ist die Vergütung für je 100 kg, die ein beiladender Spediteur der Bahnspeditions-Gesellschaft oder dem von ihr

bestellten Verkehrsführer für die Beförderung seiner Güter im Sammelgutverkehr zu gewähren hat (§ 5 der Ausf.-Best. für den Sammelgutverkehr). Durch den Beiladesatz werden die Eisenbahnfrachten, die Unkosten des Verkehrsführers und der sonst noch beteiligten Spediteure mit Ausnahme der bekannten Sonderleistungen abgegolten. Wie die Kundensätze bedürfen auch die Beiladesätze vor ihrer Veröffentlichung der Genehmigung durch die Reichsbahn.

Im Sammelgutverkehr sind die beteiligten Firmen vertraglich zum gegenseitigen Schutz vor unbilliger Werbetätigkeit gehalten, ihren Auftraggebern keine niedrigeren Kundensätze und Beiladesätze zu gewähren als die allgemein zugelassenen Sätze.

Mit dieser Neugestaltung ist der Sammelverkehr auf eine ganz neuartige Grundlage gestellt worden. Während die Reichsbahn bisher den Sammelgutverkehr den Spediteuren zur freien Betätigung überlassen und auch durch die bisherigen tariflichen Bestimmungen über gemischttarifierende Güter kein besonderes Interesse daran bekundet hatte, sicherte sie sich im Bahnspeditionsvertrag mit Hilfe der Vertragsfirma einen unmittelbaren Einfluß auf diesen Verkehrszweig.

Diesen Einfluß macht sie hauptsächlich in zwei Richtungen geltend. Einmal kommt es der Reichsbahn darauf an, die am Sammelgutverkehr beteiligten Firmen in einer für die Reichsbahn verkehrswerbenden Weise zu binden und den verbilligten Sammelverkehr als Mittel zur Bekämpfung des Lastkraftwagenverkehrs zu benutzen. Zum andern greift sie in das Verhältnis zwischen Spediteur und Kunden durch Festsetzung der Kundensätze ein, die gegen früher eine billigere Beförderung gewährleisten sollen. Früher konnte der Spediteur die durch die Beförderung in Sammelladungen erzielten Ersparnisse mit den Versendern nach seinem Belieben teilen; er hatte nur auf die Konkurrenzverhältnisse Rücksicht zu nehmen. Höchstens dürfte er die tarifmäßige Stückgutfracht verlangen [20]).

In ihren Grundzügen sind die Sammelgutbestimmungen auf die Werbung und Rückgewinnung des Verkehrs vom Kraftwagen eingestellt. Es hat den Anschein, daß die größeren Vorteile der Neuregelung vorerst überwiegend auf Seiten des Kunden, des Urversenders liegen. Spediteur und Reichsbahn können erst dann zufrieden sein, wenn die erwartete Steigerung des Sammelgutverkehrs in großem Maßstab einsetzt. Für den Spediteur, der als Werber der Reichsbahn viel nutzen kann, fällt ins Gewicht, daß die Frachtspanne zwischen Stückgutfracht und der für Sammelladung in Betracht kommenden Wagenladungsklasse A_5 immer noch einen genügenden Anreiz bietet [21]).

Es ist das Bestreben der Spediteure, das Sammelgut einer niedrigeren Tarifklasse (etwa C) zuzuweisen. Das hätte wieder für die Reichsbahn die Gefahr, daß Wagenladungsgüter der Klassen A und B künftig wegen des Frachtvorteils auf Sammelladungen abwandern könnten. Schließlich steht für die Reichsbahn in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung des gesamten Stück-

---

[20]) Vgl. auch Hellauer, a. a. O. S. 195.

[21]) Vgl. Spalte 3 der Tabelle auf Seite 79.

gutgeschäfts zur Diskussion, da hier durch die Ausdehnung des Sammelgutverkehrs ein völliger Umbau nötig werden kann. Die Möglichkeit besteht durchaus, daß die Neuregelung des Sammelverkehrs der Auftakt sein kann für eine bahnbrechende Umstellung der gesamten Beförderungsverhältnisse der Reichsbahn.

Schließlich wäre noch ein Wort der Kritik zu sagen über die Einführung der fallweisen Zuschüsse im Sammelgutverkehr zur Rückgewinnung von Kraftwagengütern [22]). Daß diese Maßnahme nicht allgemein ruhig hingenommen wurde, beweist eine Eingabe, die der Reichsverband der Automobilindustrie am 15. 2. 1933 an den Reichsverkehrsminister gerichtet hat. Der Reichsverband erhebt Einspruch gegen die Gewährung der Zuschüsse und bezeichnet die Maßnahme als ungesetzlich. Hiergegen hat sich wiederum der Verband Deutscher Bahnspediteure gewandt und betont, daß er als größter Auftraggeber der Automobilindustrie und einem Beschäftigungsstand von weit über 90% der gesamten Arbeitnehmer im deutschen Speditionsgewerbe die Zurücknahme des Einspruchs fordere.

Wenn es sich bei diesem Zwischenspiel auch nur um einen Streit von Interessenten handelt, so kann man doch nicht an der Frage vorbeigehen, ob die fallweisen Zuschüsse mit den gesetzlichen Bestimmungen des § 6 EVO. noch vereinbar sind. Mit Rücksicht auf die Ausführung unter B I a kann hier kurz festgestellt werden, daß die Maßnahme nahe an die Grenze des gesetzlich Zulässigen herangerückt scheint. Schon die Frage, ob die Transporte vom Kraftwagen gefährdet sind, ist an sich schwer zu entscheiden, da es sicherlich Firmen geben wird, die aus der Beibehaltung der Schienenbeförderung oder der Rückkehr zur Schiene Kapital schlagen möchten. Aber auch die Absicht, daß nur die Rollkosten und sonstigen Auslagen erlassen und von der Reichsbahn durch Zuschüsse gedeckt werden sollen, birgt Gefahren in sich, die nicht ausschließen, daß auch Teile der Tariffracht durch Zuschüsse abgegolten werden, was einen Verstoß gegen die Tarifgleichheit bedeuten würde. Jedenfalls ist es für den Außenstehenden, dem nur die Kundensätze bekannt sind, schwer, sich vom Gegenteil zu überzeugen. Die fallweisen Zuschüsse sollen es bekanntlich dem Sammelgutspediteur ermöglichen, in jedes Frachtangebot des Kraftwagens einzutreten. Da die Kraftwagenfrachten gesetzlich gebunden sind, könnte der Fall eintreten, daß eine Un-

---

[22]) Die fallweisen Zuschüsse sind nicht auf den Sammelgutverkehr und die diesen bedienenden Verkehrsführer beschränkt. Auch andere Firmen können Zuschüsse zu den Transportkosten erhalten, wenn sie ihre Güter mit der Bahn statt mit dem Auto befördern lassen. Eine Wormser Firma verschickt beispielsweise täglich 800 kg Häute und Felle. Von dieser Beförderungsmenge lagen 775 kg auf dem Kraftwagen, weil die Gesamtbeförderungskosten durch geringere An- und Abfuhrspesen sich günstiger stellten. Gegen einen Reichsbahnzuschuß von 20 Rpf. für 100 kg Versandgut als Ausgleich verpflichtete sich die Versandfirma, alle Sendungen auf dem Bahnweg befördern zu lassen. Den Nachweis erbringen die bezuschußten Firmen monatlich in ähnlicher Weise wie die Verkehrsführer.

terbietung des Reichskraftwagentarifs stattfindet. Diese Befürchtung ist allerdings nicht höher einzuschätzen als die Möglichkeit, daß die Eisenbahnfracht durch Zuschüsse abgegolten wird, weil die Sätze des Reichsbahn-Gütertarifs und des Reichskraftwagentarifs in den Klassen A—C gleich sind.

Die Zuschußpolitik im Sammelgutverkehr hat der Reichsbahn eine Klage wegen unlauteren Wettbewerbs eingetragen [23]). Eine Berliner Vereinigung von Lastkraftwagenspediteuren hat einen Prozeß gegen die Reichsbahn angestrengt und dabei geltend gemacht, daß der gesunde Wettbewerb durch die Zuschußgewährung an bestimmte, in einem Vertragsverhältnis zur Bahnspeditionsgesellschaft stehende Spediteure verfälscht werde. Es handele sich auch deshalb um einen unlauteren Wettbewerb, weil die von der Reichsbahn im Zuschußverfahren gemachten Aufwendungen vielfach über ihre Einnahme aus dem bezuschußten Verkehrszweig hinausgingen.

Das am 30. 3. 1933 von einer Zivilkammer des Landgerichts I in Berlin gefällte Urteil hat die von der Reichsbahn erlassenen Richtlinien für den neuen Sammelgutverkehr für harte Kampfmaßnahmen erklärt, deren Ziel es sei, den der Reichsbahn unangenehmen Kraftwagenwettbewerb durch Zuschußgewährung zu vernichten. Eine solch planmäßige Preisunterbietung, die lediglich den Zweck der Vernichtung des Gegners verfolge, sei ein Behinderungswettbewerb, der unlauter sei, wenn er unter Einsatz einer großen Kapitalmacht betrieben werde.

Nun bezweckt aber der großzügige Ausbau des Sammelgutverkehrs letzten Endes eine wesentliche Herabsetzung der Beförderungskosten durch Festsetzung der Kundenhöchstsätze. Diese Tatsache in Verbindung mit der verkehrswerbenden Wirkung des gemachten Bahnspeditionsvertrags wird in dem Gerichtsurteil und in der Öffentlichkeit zu wenig gewürdigt. Zweifellos sind die Sammelgutbestimmungen ein wesentlicher Teil des Vertragswerks, allerdings eine folgerichtige aus der Neuregelung anderer Zweige, insbesondere des Rollfuhrdienstes sich ergebende Verwirklichung des beabsichtigten Vertragszwecks.

Auch das Berliner Gericht hat die guten Absichten der Reichsbahn, die sie bei der Neuregelung im Auge hatte, in keiner Weise angezweifelt.

dd) Verkehrswerbung.

Zur Verwirklichung eines Hauptzwecks des Bahnspeditionsvertrags, nämlich die Verfrachter für die Schienenbeförderung zu gewinnen, gehört vor allem die Einrichtung eines feingegliederten Werbe- und Güterannahmedienstes. Eingedenk des Grundsatzes, daß die Beförderung jedes Gutes auf der Straße beginnt, hat die Reichsbahn sämtliche an der Ausführung des Bahnspeditionsvertrages als Rollfuhrunternehmer, Verkehrsführer,, Empfangs- und Briefspediteure beteiligten Firmen verpflichtet, ihre Geschäfts- und Lagerräume als Gut-

---

[23]) Vgl. auch Fischer, Die neue Entwicklung im Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. Der praktische Betriebswirt, 1933, Nr. 6, S. 453.

annahmestellen der Reichsbahn kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Auf diese Weise ist ein ausgedehntes Netz von Stellen geschaffen, wo die Versender, ohne eine vielleicht weit außerhalb des Ortes liegende Güterabfertigung aufsuchen zu müssen, ihre Güter zur Weiterbeförderung aufliefern können. Die Annahmestellen sind einer Eisenbahngüterabfertigung angegliedert und haben neben der Gutannahme die Aufgabe, Freibeträge einzuziehen und Barvorschüsse auszuzahlen. Um ihren Zweck, den Versendern die Güterauflieferung zu erleichtern, zu verbilligen und zu beschleunigen, ganz erfüllen zu können, sind die Annahmestellen mit allen für den Abschluß des Frachtvertrags erforderlichen Einrichtungen und Unterlagen (Stempel, Tarife, Drucksachen) ausgerüstet.

Den Verfrachtern gegenüber übernimmt die Reichsbahn die Schadenshaftung nach der EVO. mit der Übernahme des Gutes durch die Annahmestelle. Der Reichsbahn steht in gewissen Fällen ein Rückgriffsrecht zu, insbesondere dann, wenn der Schaden in der Zeit von der Annahme des Gutes bis zur Übergabe an den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer oder an die Reichsbahn selbst entstanden ist. Zur Regelung der Rechtsverhältnisse zwischen der Reichsbahn und dem Inhaber einer „Güterannahmestelle der Reichsbahn“ dient ein Vertrag, der von der zuständigen Reichsbahndirektion abgeschlossen wird. Die „Ausführungsbestimmungen für Güterannahmestellen“ regeln die verkehrsrechtlichen Beziehungen und bilden einen wesentlichen Bestandteil des Annahmestellenvertrags.

Die bei einer Annahmestelle gesammelten Gütermengen werden nach näherer Bestimmung durch die Reichsbahn selbst oder durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer abgeholt. Da die Pflichten des Rollfuhrunternehmers aus dem Rollfuhrvertrag sich nicht auf diese Obliegenheiten erstrecken, ist der Abschluß eines besonderen Bedienungsvertrags erforderlich. Der Unternehmer verpflichtet sich, die bei der Annahmestelle aufgelieferten Sendungen zu der zuständigen Güterabfertigung zu befördern; die Gebühren werden besonders vereinbart.

Die rechtliche Handhabe für die Einrichtung von Güterannahmestellen gibt § 63 Ziff. 11 EVO. Hiernach kann die Bahn Güternebenstellen außerhalb des Bahngebietes einrichten. Ein Frachtvertrag nach der EVO. gilt daher als abgeschlossen, wenn die Annahmestelle Gut und Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Anders liegt der Fall, wenn die Annahmestelle die Güter für sich selbst annimmt, um sie der Reichsbahn mit eigenen Fahrzeugen zuzuführen, ein Verfahren, das die Reichsbahn als Anreiz zur Übernahme einer Annahmestelle im § 2 Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen zugelassen hat. In diesem Falle kommt der Frachtvertrag erst zustande, wenn das Gut mit Frachtbrief am Güterschuppen der Reichsbahn übergeben wird.

Die bisherigen Stadtannahmestellen beruhten auf diesem Verfahren.

Erst durch den Bahnspeditionsvertrag, der alle Beteiligten in ein enges Verhältnis zur Reichsbahn gebracht hat, war es möglich, die Befugnis der Güternebenstellen in solch großzügiger Weise zu erweitern.

Im Rahmen des Bahnspeditionsvertrags hat die Reichsbahn die Bahnspeditions-Gesellschaft für das Reichsgebiet als „Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für den Güterdienst“ bestellt. Zweck dieser Einrichtung ist, für den Güterverkehr der Reichsbahn zu werben und die eigenen Räumlichkeiten als Annahmestellen zur Verfügung zu stellen und als solche sichtbar zu bezeichnen (§ 5 des Bsp.-V.).

Sämtlichen in das Vertragswerk des Bahnspeditionsvertrags einbezogenen Firmen kann die Berechtigung erteilt werden, sich als Verkehrsagentur zu bezeichnen. Gegenüber der bisherigen Verpflichtung, Werbearbeit für die Reichsbahn zu leisten, bedeutet die Übernahme einer Verkehrsagentur zweifellos eine Ausweitung des Aufgabekreises. Die Verkehrsintereſſenten können bei den Agenturen in allen Verkehrsfragen beraten werden. Die günstigsten Verkehrsverbindungen und Preisstellungen der Reichsbahn können hier ebenso gut in Erfahrung gebracht werden wie die verschiedenen Beförderungsmöglichkeiten im Sammelgut- und Behälterverkehr.

Damit hat sich die Reichsbahn ein engmaschiges Agenturnetz geschaffen. Sie verfolgt mit diesen Bestrebungen Werbezwecke, die im Zeichen der Wettbewerbsverhältnisse auch für Verkehrsmittel ganz zeitgemäß geworden sind.

ee) Kraftverkehr und Zubringerdienst.

Seiner technischen Eigenart entsprechend „vermag der Kraftwagen den Eisenbahnverkehr zu unterstützen, indem er die Zufuhr und Abfuhr, in Städten mit mehreren Bahnhöfen einen Verkehr zwischen den Bahnhöfen oder auch einen Verkehr zwischen Eisenbahnlinien besorgt; er vermag den Eisenbahnverkehr zu konkurrenzieren, indem er Orte miteinander verbindet, zwischen denen auch eine Eisenbahnverbindung besteht; und er vermag schließlich den Eisenbahnverkehr zu ersetzen, indem er sich nach Orten und Gegenden erstreckt, die keinen Eisenbahnverkehr besitzen [24].“

Im Bahnspeditionsvertrag selbst ist darüber, in welcher Weise die Beteiligten den Lastkraftwagen im Nah- und Fernverkehr verwenden dürfen, keine nähere Bestimmung getroffen. Hingegen enthalten alle Verträge, die mit den Verkehrsführern, Beiladern, Empfangs- und Briefspediteuren abgeschlossen werden, eine Bestimmung, daß der Spediteur sich an Kraftwagenverkehren nur insoweit beteiligen darf, als es nach den „Ausführungsbestimmungen für den vertraglich gebundenen Kraftwagenverkehr“ zugelassen ist. Diese Ausführungsbestimmungen besagen im § 1: „Die Reichsbahn hat sich zur Aufgabe gesetzt, die zweckmäßige Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zu fördern und diesen entsprechend in den Verkehr der Eisenbahn einzugliedern. Zur Verwirklichung dieses Zieles will sie durch Abmachungen über den Kraftwagenverkehr den Nahkraftwagenverkehr im Zubringerdienst zur Schiene fördern, den

---

24) Vgl. auch Hellauer a. a. O. S. 78.

sie schädigenden Fernkraftwagenverkehr dagegen einschränken. Die Reichsbahn wird in geeigneten Fällen auch selbst Kraftwagenverkehre einrichten."

Regelmäßige Kraftwagenlinien bis 50 km (Nahverkehr) sind vertraglich gebunden und ohne Genehmigung der Reichsbahn untersagt. Im Fernverkehr (über 50 km) ist jegliche Betätigung im Kraftverkehr untersagt. Auch Gelegenheitsfahrten fallen darunter. Genehmigt die Reichsbahn dem Vertragspartner Fernfahrten im Güterkraftverkehr, so kann sie von ihm eine Sonderabgabe verlangen.

Diese Regelung des vertraglich gebundenen Kraftwagenverkehrs bedeutet hinsichtlich der gesetzlichen Vorschriften vom 6. 10. 1931 eine weitere Einschränkung insofern, als auch der Nahverkehr darunter fällt. Nur der Zubringerdienst macht eine Ausnahme.

Der Zubringerdienst hat im § 6 des Bahnspeditionsvertrags eine besondere Regelung erfahren. Man versteht darunter die gewerbsmäßige Anfuhr von Gütern mittels Lastkraftwagen von Orten, die 5—25 km von der nächsten Güterstelle entfernt sind. Um diesen Zuführungsverkehr lebensfähig zu erhalten, kann den Unternehmern eine Übergangsvergütung für die Anfuhr von Stückgütern und hochwertigen Wagenladungsgütern gezahlt werden, wie sie ähnlich bisher schon den Kleinbahnen eingeräumt worden ist. Die Höhe der Vergütung wird von Fall zu Fall für jede Verkehrsbeziehung von der Reichsbahn festgesetzt. Als Zubringer können die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer und Verkehrsführer, aber auch andere Spediteure auftreten. Voraussetzung für eine Zubringer-Vergütung ist der Abschluß eines Zubringervertrags, zu dem die Ausführungsbestimmungen für den Zubringerdienst einen wesentlichen Bestandteil bilden. Handelsrechtlich hat der Zubringer die Stellung eines Frachtführers.

Im Kraftwagenverkehr ist der Zubringer nach den oben angeführten Bestimmungen gebunden.

ff) Auftragsspediteur-Abkommen.

Einer Ergänzung des Bahnspeditionsvertrags, zu der sich die Reichsbahn unter dem Druck der politischen Parteien und der Reichsregierung verstehen mußte, ist das „Abkommen zwischen der DRG. und

a) dem Verein deutscher Spediteure,
b) dem Reichsverband des Fuhr- und Kraftwagengewerbes Deutschland E. V.

betreffend Richtlinien für Einzelverträge mit Auftragspediteuren vom 8. November 1931." Bekanntlich ist die Reichsbahn-Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Schenker-Vertrag in der Öffentlichkeit stark angegriffen worden. Man hörte allgemein den Vorwurf, der Vertrag sei ein Monopolvertrag. In der Tat sind solche Einwendungen teilweise in sehr beachtlicher Form vorgebracht worden. „Es ist nicht verständlich, wenn in der Antwort des Preuß. Handelsministers auf eine Anfrage im Landtag gesagt wird, daß der Vertrag kein Monopol bedeute. Sobald der neuen Bahnspeditions-G. m. b. H. und den mit ihr im Ver-

trag stehenden Firmen an jedem Ort unbeschränkt Zuschüsse gewährt werden, haben diese Firmen eine Monopolstellung, weil gegen sie kein Konkurrent, der die Zuschüsse nicht erhält, aufkommen kann [25])."

Bei sachlicher Beurteilung kommt es vor allem auf Zweck und Sinn des Vertrags an. Der Bahnspeditionsvertrag charakterisiert sich:

1. als eine Tarifermäßigung für Stückgüter (Rollfuhrdienst und Sammelgutverkehr),
2. als eine direkte (Haus-Haus-Verkehr) und indirekte (Einschränkung des Fernkraftverkehrs) Wettbewerbsmaßnahme,
3. als eine Teilrationalisierung des stark übersetzten Speditionsgewerbes.

Selbstverständlich kann durch die Fassung des Vertrags eine Maßnahme nicht ohne die andere wirksam sein. Es kann nicht bestritten werden, daß eine Herabsetzung der Verkehrskosten vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt zu begrüßen ist. Diesen Tatsachen können sich auch die fernstehenden Spediteure und Fuhrhalter nicht verschließen, denen es freisteht, zu den bekannten Bedingungen in den Vertrag einzutreten. Nur solche Spediteure, deren Hauptgeschäft bisher im Güterfernverkehr mittels Kraftwagen bestand, können schlechterdings die Bedingungen nicht anerkennen und erfüllen.

Als ein ausgesprochenes Monopol kann man den Bahnspeditionsvertrag schlechterdings nicht ansprechen. Ein solches läge dann vor, wenn die Reichsbahn das gesamte Rollgeschäft in eigene Regie genommen hätte. Vom Standpunkt des freien Unternehmers kann man immerhin in dem Geist des Vertrags eine diktatorische Bevormundung eines großen Gewerbes sehen. Hier ist die Reichsbahn nach Ansicht weiter Kreise doch wohl etwas zu weit gegangen, es sei denn, daß sie vor Abschluß des Vertrags alle Möglichkeiten einer Vereinbarung mit den übrigen Speditionsfirmen erschöpft hatte.

Eine Einschränkung der freien Betätigung des Speditions- und Fuhrgewerbes sollte nach den Absichten der Reichsbahn nur in dem unbedingt erforderlichen Maße erfolgen. Der Erhaltung eines lebenskräftigen Speditionsgewerbes mißt auch die Reichsbahn eine außerordentliche Bedeutung bei. Sie erhofft von ihren neuen Abmachungen den Erfolg einer engen Zusammenarbeit von Reichsbahn und Spediteuren sowie von Schiene und Straßenverkehrsmittel zum Nutzen der deutschen Volkswirtschaft [26])."

Um die durch den Abschluß des Bahnspeditionsvertrags im Rollfuhrdienst durchgeführte Rationalisierung für die freien Spediteure etwas abzuschwächen, hat die Reichsbahn als Zugeständnis das eingangs erwähnte Abkommen geschlossen. Hierdurch wird die Lage der freien Spediteure bedeutend verbessert. Unternehmer, die im Monatsdurchschnitt des Jahres 1931 mindestens 100 Tonnen des jetzt in den bahnamtlichen Rollfuhrdienst einbezogenen Gutes an- oder abgerollt haben, können ebenfalls die umstrittenen Zuschüsse

25) Vgl. Frankfurter Zeitung vom 12. 8. 1931.

26) Reichsbahn und Spedition, Ztg. d. VDEV. 1931, Nr. 7 S. 183.

zur allgemeinen Senkung der Rollgebühren erhalten. In solchen Fällen müssen selbstverständlich die Sendungen nach dem Einheitsgebührentarif behandelt werden, weil andernfalls eine Senkung der Rollgelder, wozu die Zuschüsse bestimmt sind, nicht erreicht würde. Auch die Auftragspediteure haben hinsichtlich des Lastkraftwagenverkehrs eine Bindung eingehen müssen, die allerdings nicht so weitgehend ist wie die des Bahnspeditionsvertrags.

Die zuschußberechtigten Betriebe verpflichten sich, ihre Kraftwagenfahrten einer ministeriell anerkannten Kontrollorganisation zu unterstellen. Die Kontrolle bezieht sich auf die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Tarifpflicht. Darüber hinausgehend müssen die Auftragspediteure ihren regelmäßigen Güterfernverkehr bei der Reichsbahn anmelden, die den Wettbewerb als volkswirtschaftlich ungesund bezeichnen und beim Reichsverkehrsminister Einspruch erheben kann, der dann endgültig zu entscheiden hat.

Es herrscht allgemein die Ansicht, daß das Auftragspediteurabkommen die Wirkungen des Bahnspeditionsvertrags stark abgeschwächt hat. Zum mindesten trifft dies auf die beabsichtigte Rationalisierung des stark übersetzten Spediteur- und Fuhrgewerbes zu, die dadurch nicht in vollem Umfange erreicht werden konnte. Daneben fällt die finanzielle Mehrbelastung erheblich ins Gewicht. „Der Mehraufwand für Zuschüsse kann bis zu 30 Millionen RM. jährlich betragen. Um diese erhöht sich die früher schon für den Bahnspeditionsvertrag veranschlagte Summe von 40 Millionen RM. Auch kommt nicht in Frage, daß sich diese insgesamt 70 Millionen RM. im Laufe der Jahre durch eine fortschreitende Rationalisierung nennenswert herabmindern lassen. Das bedeutet eine Mehrlast, die im Frachtniveau der Reichsbahn die Wirtschaft zugunsten des Speditions- und Fuhrgewerbes übernehmen muß, und die sachlich nur dann gerechtfertigt ist, wenn das Abkommen mit den Auftragspediteuren zur Rückgewinnung ausgleichend größerer Frachtwerte vom Kraftwagen führt [27])."

Der Reichsbahn ist es wahrlich nicht leicht gefallen, dieses Zusatzabkommen einzugehen. Schon aus dem Grunde nicht, weil in den Reihen der Vertragspartner die besten Kunden des gewerblichen Güterfernverkehrs zu suchen sind, die die Reichsbahn bekanntlich als ihre schlimmsten Widersacher ansieht. Daher die Einflußnahme der Reichsbahn auf den Güterfernverkehr in Form des Einspruchverfahrens, von welcher Einrichtung die Bahn zweifellos ausgiebigen Gebrauch machen wird.

Die in rechtlicher Hinsicht gegen den Bahnspeditionsvertrag erhobenen Einwendungen, die Zuschußgewährung verstoße gegen § 6 EVO., sind unter **B I a** behandelt worden, so daß sich hier ein nochmaliges Eingehen erübrigt.

Bei einer Würdigung der Leitgedanken, die dem Bahnspeditionsvertrag zugrunde liegen, muß man zugeben, daß das Vertragswerk als großzügige Selbsthilfemaßnahme der Reichsbahn in dem jahrelangen Streit zwischen Schiene und Straße einen Fortschritt bedeutet. Die starre Organisation der Beförde-

---

27) v. Beck, Der Bahnspeditionsvertrag und das Abkommen mit den Auftragspediteuren, Die Reichsbahn 1931, S. 1142.

rungsverhältnisse von und zur Bahn sind aufgelockert, die Rollgelder in erheblichem Ausmaße verbilligt worden. Durch die Erschließung weitreichender Kanäle sind die Voraussetzungen geschaffen, die Güter durch Sammelladungen einer billigeren Direktbeförderung zuzuführen und diese Verkehrsart zu einer Großorganisation auszubauen.

Es ist durchaus begründet, den Erfolg des Bahnspeditionsvertrags in der Tatsache zu sehen, daß die in hundertjähriger Vergangenheit zu einer abgeschlossenen Entwicklung gelangte Eisenbahn wieder den Anschluß an die Landstraße gefunden hat, der im Laufe der Zeit verloren gegangen ist.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß die politischen Auswirkungen der letzten Monate zu einer Loslösung der deutschen Bahnspedition vom Schenker-Konzern geführt haben. Dieser Trennung hat der Verwaltungsrat der Reichsbahn-Gesellschaft am 2. 3. 1933 seine Zustimmung erteilt [28]). Dadurch wird die bisherige Personalunion zwischen Beauftragten der Bahnspedition und Leitern der Schenkerfilialen beseitigt. Die deutsche Bahnspedition betreibt nach wie vor kein Kundengeschäft, sondern verrichtet nur verkehrsorganisatorische und Werbearbeiten für die Reichsbahn.

b) Auf Vorschlag der Reichsbahn vom Gesetzgeber getroffene oder noch zu treffende Maßnahmen.

Wenn man rückschauend das Verhalten der Reichsbahn gegenüber dem Konkurrenten Kraftwagen überblickt, so muß man leider feststellen, daß dieses Verhalten nicht immer einheitlich, folgerichtig und zeitgemäß war. Viele Vorwürfe weist die Reichsbahn mit mehr oder weniger beweiskräftigen Argumenten als unberechtigt zurück. Aber eins muß sie sich immer wieder mit Recht vorwerfen lassen, nämlich die Tatsache, daß sie anstatt den Kraftwagen mit dem Kraftwagen zu bekämpfen nach dem Gesetzgeber gerufen hat, von dem sie einen salomonischen Spruch erhoffte.

Eigenartigerweise hat auch der Verwaltungsrat, eine Körperschaft aus Vertretern der Wirtschaft, diesen Standpunkt des Vorstandes der Reichsbahn-Gesellschaft geteilt.

Im Sitzungsprotokoll des Verwaltungsrats vom 24. 3. 1931 ist folgende Stelle hierfür bemerkenswert: „Eine durchgreifende Ordnung des Verhältnisses der Eisenbahn zum Kraftwagen ist ohne gesetzgeberische Maßnahmen, die durch Schaffung gleicher Wettbewerbsgrundlagen für alle Verkehrsmittel einem gesunden Wettbewerb Raum geben, nicht zu erwarten.“ Der Ausdruck „gleiche Wettbewerbsgrundlagen“ ist mißverständlich, wenn damit gesagt werden sollte, daß den Wettbewerbern gleiche Chancen zugestanden werden müßten. Eigenart und Betriebsorganisation beider Verkehrsmittel verbieten eine strenge Durchführung dieses Grundsatzes von selbst.

Gemeint sind wohl gerechte Grundlagen, die dem Charakter beider Verkehrsmittel weitestgehend Rechnung tragen.

[28]) Vgl. auch „Die Reichsbahn“ 1933, Heft 19, S. 400.

Im Wettbewerbskampf stehen sich gegenüber:

1. Ein durch das Kraftfahrliniengesetz in seiner Betätigungsfreiheit nur mäßig eingeschränkter Kraftverkehr, der in seinem Geschäftsgebaren von Natur aus privatwirtschaftlichen Grundsätzen gehorcht.
2. Die in die Reparationsregelung einbezogene Reichsbahn, die auf Grund ihres volkswirtschaftlichen Werdegangs die Beförderungspreise nicht marktmäßig festsetzen kann, sondern an ein bestimmtes Tarifsystem gebunden ist.

Zur Herbeiführung eines gerechten Ausgleichs hat die Reichsbahn gesetzgeberische Maßnahmen vorgeschlagen, die im einzelnen insofern bemerkenswert sind, als sie in der am 1. 11. 1931 durch Notverordnung in Kraft gesetzten Regelung des Kraftverkehrs als ausschlaggebender Bestandteil widerzufinden sind.

Über die Forderung der Reichsbahn, ein gesetzliches Landverkehrsmonopol zu schaffen, wird weiter unten die Rede sein. Diese Maßnahme wurde verlangt, nachdem die Bestimmungen der Notverordnung sich als unzureichend erwiesen hatten.

1. Konzessionszwang für entgeltliche Kraftfahrten im Güterfernverkehr.

Im Gegensatz zur Besteuerung ist der Gedanke einer Konzessionierung des Kraftverkehrs erst nach dem Kriege aufgetaucht. Solche Bestimmungen bedeuten stets eine Einschränkung der Gewerbefreiheit. Die Verordnung [1]) vom 24. 1. 1919 schrieb erstmalig eine Genehmigungspflicht für die Beförderung von Personen oder Sachen vor, wenn die Fahrten über die Grenze eines Gemeindebezirks hinaus auf bestimmten Strecken gegen Entgelt ausgeführt werden sollten. Diese Bestimmung wurde im Kraftfahrliniengesetz [2]) dahin erweitert, daß die Genehmigung von der Gewähr für Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Betriebs abhängig zu machen ist. In der Ausführungsverordnung vom 20. 10. 1928 ist der Begriff einer Kraftfahrlinie näher umschrieben und festgelegt worden. „Die Erörterungen in den letzten Jahren haben eine nahezu vollständige Übereinstimmung der Meinungen in dem einen Punkt herbeigeführt, daß das bisherige Konzessionsgesetz sich als unzureichend, zum Teil sogar geradezu schädlich erwiesen habe. Diese Auffassung wurde nicht etwa nur von den Eisenbahnen und den Wirtschaftskreisen vertreten, die von den nachteiligen Folgen des Kraftwagenwettbewerbs für den Bahnverkehr besonders betroffen wurden. Auch in der Kraftverkehrswirtschaft, d. h. bei den Kraftfahrunternehmen und z. T. sogar bei der den Kraftverkehr beliefernden Industrie hatte sich die Überzeugung durchgesetzt, daß die bisherige Entwicklung in mancher Hinsicht ungesund war. Vor allem erkannte man hier die Gefahr, daß unter den Auswüchsen des

1) VO. betr. Kraftfahrzeuglinien v. 24. 1. 1919 (RGBl. 1919) S. 97.
2) Ges. über Kraftfahrlinien vom 26. 8. 1925 (RGBl. 1925, I S. 319).

Kraftverkehrs zunehmend auch an sich gesunde Formen und Zweige der Kraftverkehrswirtschaft leiden müßten [3])."

Wie aus dem Meinungsstreit der letzten Jahre zu entnehmen war, hat es in der Tat viele verantwortungslose private Kraftbetriebe gegeben, die ein ungenügendes Leistungsvermögen zwang, den soliden Betrieben Gutmengen wegzunehmen, um dann den Betrieb einzustellen, wenn Haftpflichtverbindlichkeiten oder sonstige Zwischenfälle hinzutraten. Es kam nicht selten vor, daß die Wechsel der auf Abschlag gekauften Lastkraftwagen länger liefen als die Wagen selbst.

Der vom Deutschen Industrie- und Handelstag eingesetzte Studienausschuß „Eisenbahn und Kraftwagen" ist in seinen Vorschlägen ebenfalls für eine Erweiterung des Konzessionswesens eingetreten [4]). In ihren Schlußfolgerungen sind diese Vorschläge nicht so weitgehend wie die von der Reichsbahn vorgeschlagene Lösung. Von einer Bindung des Orts-, Nah- und Werkverkehrs wird hier abgesehen, ebenso von dem Verbot der Tarifunterbietung. Im Personenverkehr (Omnibusverkehr) erstrebt die Reichsbahn in Ergänzung ihres mit der Reichspost geschlossenen Abkommens eine Neuregelung der Konzessionsbestimmungen in dem Sinne, daß künftig das Reich in der Lage sein soll, darüber zu entscheiden, ob die Ausführung eines beabsichtigten Linienverkehrs den allgemeinen öffentlichen Interessen, zu denen auch die Reichsbahn-Interessen gehören, widerspricht, und deshalb unterbleiben muß, sowie daß das Reich aus Gründen der allgemeinen Verkehrspolitik, ebenso wie das für Eisenbahnstrecken der Fall ist, bestimmte Kraftfahrlinien dem Reichsbetrieb vorbehalten kann [5]).

Der Kraftwagen-Güterverkehr soll im Nahverkehr innerhalb einer 50 km-Zone volle Freiheit genießen. Von der Gewährung einer Gegenleistung an die Reichsbahn in Gestalt einer freien Tarifgestaltung innerhalb dieser Zone wird später die Rede sein.

Für den Güterkraftverkehr in den Fernbeziehungen hat die Reichsbahn eine Verschärfung der Konzessionsbestimmungen gefordert in der Weise, daß alle entgeltlichen Gütertransporte einer Genehmigungspflicht unterworfen werden sollen. Die Entscheidungsbefugnisse, die bisher den Landesbehörden zustanden, sollten dem Reich übertragen werden.

Hingegen sollte der Werkverkehr, die Beförderung von Gütern für eigene Zwecke eines industriellen Werkes, von jeglicher Einschränkung frei bleiben. Dabei ging die Reichsbahn offensichtlich von der Erwägung aus, daß sich der überwiegende Teil des Nahverkehrs innerhalb der 50 km-Freizone abwickele. Diese Annahme hat aber wenig Wahrscheinlichkeit für sich, denn der Kraftverkehr mit werkeigenen Wagen wird auf 90% des gesamten Güterkraftverkehrs geschätzt.

---

3) Vgl. v. Beck, Die neue Reichsverordnung über den Kraftwagenverkehr, Ztg. d. VDEV., 1931, Nr. 42, S. 1110.

4) Vgl. Deutsche Wirtschaftszeitung, Berlin, Sonderdruck aus Nr. 29 vom 17. 7. 1930.

5) Vgl. Baumann a. a. O. S. 424.

Das folgt auch aus der Zahl der von gewerbsmäßigen Unternehmern benutzten Kraftwagen. Von etwa 90 000 leichten Lastkraftwagen waren im Jahre 1931 nur 3% und von 58 680 schweren und mittelschweren Wagen nur 11,6 Prozent im gewerblichen Überlandverkehr tätig [6]).

Der Reichsverband der Automobilindustrie hat die Zweckmäßigkeit der Konzessionspflicht zwar ebenfalls bejaht [7]), will aber jegliche Wettbewerbsfrage ausschließen und nur die Fernhaltung unzuverlässiger und minderleistungsfähiger Unternehmer durch Einholung einer gewerbepolizeilichen Erlaubnis zugestehen. Auch Schulz [8]) lehnt eine Konzessionierung in der von der Reichsbahn vorgeschlagenen Form ab, und befürwortet die gewerbepolizeiliche Erlaubnis.

Inzwischen ist durch das erwähnte Notgesetz [9]) eine Regelung getroffen worden, die am 1. 11. 1931 Rechtskraft erlangt hat.

Im Personenverkehr ist der Begriff der Kraftfahrlinie merklich enger gefaßt. Das bisherige Kennzeichen für einen linienmäßigen Betrieb, die Innehaltung bestimmter Strecken, ist weggefallen, so daß künftig jeder gegen Entgelt ausgeführte Personenverkehr über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus konzessionspflichtig ist, sofern er während eines längeren Zeitraums so regelmäßig ausgeführt wird, daß sich das Publikum darauf einrichten kann. Die Voraussetzungen sind nicht gegeben, wenn die Fahrten nur einen festumgrenzten Kreis von Personen (Vereine, Gesellschaften usw.), nicht aber der Öffentlichkeit allgemein zugänglich ist. Das gleiche gilt für Stadtrundfahrten.

Personenkraftfahrzeuge, die nicht mindestens 8 Sitzplätze aufweisen, sind genehmigungsfrei, auch wenn die sonstigen Voraussetzungen zutreffen. Im übrigen sind die wichtigsten Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes, daß eine Konzession nur erteilt werden darf, wenn der Betrieb den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft, unverändert übernommen worden.

Die Unternehmer sind nach wie vor verpflichtet, die Beförderungspreise öffentlich bekannt zu machen und sie gegenüber jedermann gleichmäßig anzuwenden.

Im Gegensatz zur Reichspost, deren Linien grundsätzlich genehmigungsfrei sind, unterliegt die Reichsbahn der Konzessionspflicht wie jeder andere Unternehmer auch. Sie hat lediglich das Recht, die Beschwerdeinstanz, das Reichsverkehrsministerium, anzurufen, wenn sie von der Einrichtung einer Kraftfahrlinie eine Schädigung ihrer Belange befürchtet.

Die neue Konzessionsgesetzgebung im Güterverkehr stellt eine erhebliche Verschärfung des bisherigen Verfahrens dar. Nur in einem Punkt geht sie nicht

---

6) Vgl. Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien, 1933 Nr. 9, S. 255.

7) Vgl. Scholz, Mitteilungen des Langnam-Vereins 1930, Heft 18, Seite 292.

8) Schultz, Die Regulierung des Kraftfahrzeugverkehrs. Zeitschrift f. Verkehrswissenschaft, 1931, Heft 1, S. 37.

9) 3. Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. 10. 31. RGBl. 1931, I. Kapitel V, S. 537.

so weit wie die seitherige Regelung: Güterlinien im Nahverkehr sind genehmigungsfrei. Ferner bedürfen Linien, die als Werkverkehr anzusprechen sind, keiner Konzession, wenn die im Gesetz vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind. Im übrigen sind künftig alle Kraftwagenunternehmer konzessionspflichtig, die Güter mittels Lastkraftwagen über die Nahzone von 50 km hinaus gegen Entgelt befördern. Sobald diese Merkmale zutreffen, ist auch jede, nicht im Linienverkehr ausgeführte Gelegenheitsfahrt genehmigungspflichtig.

Für die Erteilung der Konzession sind die obersten Landesbehörden zuständig. Das Verfahren kann zum Nachteil der Antragsteller sehr langwierig und zeitraubend sein.

Die Prüfung erstreckt sich sogar auf die Persönlichkeit des Unternehmers, ob er genügend „Bürgschaft" bietet, damit die Vorschriften für Kraftfahrzeuge auch stets erfüllt werden. „Gemeint ist Gewähr für die Erfüllung der im §§ 22 Abs. 3 (Nichtunterbietung der Beförderungspreise) und 23 (Ausfertigung der vorgeschriebenen Beförderungspapiere) festgesetzten Verpflichtungen eines Unternehmens von Güterfernverkehr. Eine solche Gewähr bieten nur Antragsteller, die eine geordnete Buchführung nachweisen können und befähigt sind, die Beförderungspapiere so aufzubewahren, daß die Aufsichtsbehörden in der Lage sind, jederzeit nachzuprüfen, ob die vom Reichsverkehrsministerium festgesetzten Beförderungspreise auch tatsächlich eingehalten werden. Er muß weiter nachweisen, daß er ein gewisses Vermögen besitzt, damit bei etwaigen Zuwiderhandlungen das auf Grund des § 24 festzusetzende Strafgeld auch eintreibbar ist. Vermögenslose Unternehmer bieten zum mindesten eine stark verminderte Gewähr für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften [10]."

Vor der endgültigen Genehmigung des Antrags sind die öffentlichen Verkehrsunternehmungen (Reichspost, Reichsbahn), die Wegeunterhaltungspflichtigen (Kreise, Provinzen, Länder) sowie die zuständige Handelskammer gutachtlich zu hören.

Da man anscheinend eingesehen hat, daß ein solches Verfahren sich endlos hinziehen kann, ist für den Fall, daß die beantragte Kraftfahrlinie mehr als ein Land berührt und die beteiligten Behörden sich innerhalb dreier Monate nicht einigen können, bestimmt, daß die Entscheidung dem Reichsverkehrsminister zu übertragen ist.

Der Antragsteller hat auf den Gang des Verfahrens keinen Einfluß. Das Genehmigungsverfahren kann weiterhin durch „Widersprüche" verzögert und die erteilte Konzession durch „Beschwerde" angefochten werden; bis zu ihrer Zurückweisung ist es nicht möglich, von der erteilten Genehmigung Gebrauch zu machen. In der letzten (3.) Instanz des Beschwerdewegs entscheidet der Reichsverkehrsminister.

Die Bedeutung der neuen Konzessionsgesetzgebung kann in ihrer ganzen Tragweite nur erfaßt und kritisch betrachtet werden, nachdem zuvor auch die

---

10) Vgl. Hein, der Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Dresden, Wilh. Limpert-Verlag, 1932, S. 155.

weitgehenden sonstigen Bedingungen, die der konzessionierte Unternehmer hinsichtlich der Beförderungspreise übernehmen muß, erörtert worden sind.

2. Verpflichtung des Kraftwagens zur Einhaltung der Reichsbahn-Tarife im Güterfernverkehr.

In der Verordnung vom 6. 10. 1931 hat der Gesetzgeber vorgeschrieben, daß die Beförderungspreise im Güterfernverkehr so zu bemessen sind, „daß der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeugen auf gleiche Grundlage gestellt, und der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nicht gefährdet wird". (§ 22).

Zu diesem Zweck hat der Reichsverkehrsminister einen, 2 Tarifklassen umfassenden Reichskraftwagentarif [1]) herausgegeben, der die Frachtsätze der neuen Reichsbahnklasse A/B [2]) mit 5% Deckwagen-Zuschlag enthält. Diese Frachtsätze sind als Mindestbeförderungspreise von jedem konzessionierten Kraftfahrunternehmer einzuhalten, der Güter für andere gegen Entgelt über die Nahzone von 50 km hinaus befördert. „Der Tarif bezieht sich nur auf die Beförderung vom Versandort zum Bestimmungsort (Unterwegsstrecke), nicht auf die An- und Abfuhr der Güter, die der Unterwegsbeförderung vorausgeht und nachfolgt, ebenso nicht auf die Nebenleistungen, für die auch die Eisenbahnen nach den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I Abt. B Abschnitt C „Nebengebühren" erheben. Die Bemessung dieser Gebühren ist in das Belieben der Unternehmer gestellt [3])."

Für die Frachtberechnung gilt ebenso wie bei der Festlegung der 50 km-Zone nicht die Landstraßenentfernung, sondern die Tarifkilometer-Entfernung zwischen den nächsten Bahnhöfen der versendenden und empfangenden Stellen.

„Nach dem festgesetzten Tarif sind künftig im Kraftwagenverkehr für Güter in Mengen bis zu 3 500 kg die Frachtstückgutsätze des Reichsbahnverkehrs und für die höheren Gewichte Sätze zu berechnen, die den Frachten entsprechen, die beim Eisenbahnversand für Güter gleicher Menge der neuen Klasse A/B bei Inanspruchnahme gedeckter Wagen zu zahlen wären [4])."

Um dem Güterverkehr angesichts dieser Verkoppelung mit dem Eisenbahngütertarif den Übergang zu erleichtern, sind mit dem Inkrafttreten der neuen Vorschriften die Frachtsätze der Güterklassen A—C bedeutend herabgesetzt

---

1) Veröffentlicht im RMBl. Nr. 45 vom 15. 10. 1931, S. 747.

2) Der von der Reichsbahn ursprünglich aufgestellten Forderung, den Kraftverkehr in den Fernbeziehungen ausdrücklich an die Einhaltung der Reichsbahn-Gütertarife zu binden, womit dem Kraftwagen auch alle Ausnahmetarife zustatten gekommen wären, widersetzten sich sämtliche Wirtschaftskreise einschließlich des Kraftverkehrs (v. Beck, Ztg. d. VDEV. 1931, Nr. 42, S. 1113).

3) Hein, a. a. O. S. 159.

4) v. Beck, Die neue Reichsverordnung über den Kraftwagenverkehr, Ztg. d. VDEV. 1931, Nr. 42 S. 1204.

worden [5]). Ein zweites Entgegenkommen der Reichsbahn bestand darin, daß sie ab 1. 11. 1931 alle im bisherigen Wettbewerb gegen den Kraftwagen eingeführten Ausnahmetarife (K-Tarife) aufgehoben hat.

Um die Durchführung der dem Kraftwagenverkehr auferlegten Verpflichtungen zu sichern, ist vorgeschrieben, daß die Wagen mit der Aufschrift „Genehmigter Güterfernverkehr“ zu kennzeichnen sind. Jeder Kraftfahrzeugführer hat über die beförderte Sendung eine Ladeliste [6]) und einen Frachtbrief [6]) mitzuführen und ist gegenüber den Polizeiorganen zur Auskunfterteilung verpflichtet.

Verstöße gegen die neuen Bestimmungen werden mit Geld- oder Gefängnisstrafen geahndet.

Die neue Regelung des Überlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen betrifft nicht die verkehrsrechtliche Seite im engeren Sinne. Diese bleibt weiterhin durch das Automobilgesetz vom 3. 5. 1909 (in der Fassung vom 21. 7. 1923 [7]) nebst Verordnungen vom 5. und 6. 2. 1924) [8]) geregelt. Es werden somit nur die gewerblichen Fragen berührt und in den Rahmen gemeinwirtschaftlicher Notwendigkeiten einzuspannen versucht.

Es muß ausdrücklich hervorgehoben werden, daß der Kraftwagen auch künftig keinerlei Betriebspflicht unterliegt, daß ihn kein Kontrahierungszwang bindet, er also die Güter befördern kann, deren Transport lohnend erscheint.

Inzwischen ist der Reichskraftwagentarif auf Drängen der Kraftfahrunternehmer auf 2 (A und B) und später 3 Tarifkalssen (A—C) ausgedehnt worden. Eine wichtige Ergänzung hat der Tarif durch die 6. Änderung vom 3. 4 .1933 [9]) erfahren. Danach können die Unternehmer von Güterfernverkehren für die mit der Zuführung und Abholung der Güter und die sonstigen mit dem Frachtgeschäft verbundenen Nebenleistungen Dritter folgende Vergütungen unter Anrechnung auf die Fracht nach dem Reichskraftwagentarif gewähren:

a) Bei einer Beförderung auf Entfernungen bis 250 km:
f. Güter d. Klasse A Beträge in Höhe von 15% der Fracht
„ „ „ „ B „ „ „ „ 12% „ „
„ „ „ „ C „ „ „ „ 10% „ „

b) Bei einer Beförderung auf Entfernungen von 251 km und darüber:
f. Güter d. Klasse A Beträge in Höhe von 10% der Fracht
„ „ „ „ B „ „ „ „ 9% „ „
„ „ „ „ C „ „ „ „ 8% „ „

---

5) Über die Ermäßigungen im einzelnen vgl. Durchführung der Eisenacher Beschlüsse der Ständischen Tarifkommission, Ztg. d. VDEV. 1931, Nr. 45 Seite 1204.

6) Vgl. Anlage 1 u. 2 der Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, a. a. O. S. 577.

7) Vgl. RGBl. 1923, I. S. 743 ff.

8) Vgl. RGBl. 1924, I. S. 42/43.

9) Vgl. RMBl. 1933, Nr. 16.

Hiernach ist der Kraftfahrunternehmer berechtigt, dem die Güter zuführenden oder abholenden Spediteur eine bestimmte Vergütung zu gewähren, die auf die Fracht angerechnet wird.

Im Anschluß an die Einführung des Reichskraftwagentarifs sind in der Öffentlichkeit Behauptungen aufgestellt worden, daß der Tarif im Vergleich zu den Selbstkosten des Güterkraftverkehrs zu hoch sei und daher eine ungerechtfertigte Verteuerung der Frachten hervorrufe [10]). Träfe dies zu, dann wäre die Gleichstellung der Reichsbahn mit dem Kraftwagen im Preiswettbewerb wohl durchgeführt, aber in gesamtwirtschaftlicher Hinsicht teuer erkauft.

Es kann nur zwei Möglichkeiten geben: entweder waren die Beförderungspreise des gewerbsmäßigen Güterkraftverkehrs bis zur Einführung des Reichskraftwagentarifs Schleuderpreise, oder dieser Tarif war in der Tat ein Fehlschlag. Der ersten Ansicht ist im Schrifttum oft das Wort geredet worden. „. . . Die Preisgestaltung erfolgt regelmäßig so, daß ein Preis verlangt wird, den man gefühlsmäßig glaubt erzielen zu können, und der dann schließlich unter dem Druck der Konkurrenz und der Verlader ausgehandelt wird. So ist es möglich, daß heute das Preisniveau auf einem Punkt angelangt ist, der durchweg erheblich unter den Selbstkosten liegt. . . . Um einen Ausgleich gegenüber den schlechten Preisen zu erzielen, ist man allgemein dazu übergegangen, die Wagen stark zu überladen. Man kann im Durchschnitt eine etwa 30%ige Überladung behaupten“ [11]).

Daß diese Zustände in mehr oder weniger krasser Art vorgelegen haben müssen, bestätigt folgende Gegenüberstellung der Betriebskosten und Tarife [12]).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gewichtsklasse Tonnen	Betriebskosten des Kraftwagens bei 8 Std. Fahrzeit Wagenauslastung		Kraftwagentarif vom 9. 10./16. 12. 31 Entfernung		Kraftwagentarif vom 10. 2. 1932 Güterklasse A Entfernung		Kraftwagentarif vom 10. 2. 1932 Güterklasse B Entfernung	
	50 %	100 %	51 km	800 km	51 km	800 km	51 km	800 km
	Reichspfennig							
3	25,2	12,6	18,83	8,66	13,18	7,07	11,94	6,38
5	21,5	10,8	13,23	7,09	13,18	7,07	11,94	6,38
10	15,2	7,6	12,67	6,77	12,56	6,76	11,53	6,09
15	12,3	6,1	12,11	6,45	11,94	6,43	10,91	5,81

[10]) Vgl. auch May, Betriebskosten und Tarife im Güterkraftverkehr, Kölnische Zeitung vom 23. 2. 1932, Nr. 107, S. 5.

[11]) K. A. Müller, Wiedergabe einer Zuschrift aus Kreisen des gewerblichen Güterkraftverkehrs. Verkehrstechnik vom 13. 11. 31.

[12]) Mai, Güterkraftwagentarif und Selbstkosten, Die Reichsbahn 1932, S. 339.

Bei einem Vergleich der Spalten 2 und 3 mit 6—9 ergibt sich, daß „die Betriebskosten des Kraftwagens ohne Gewinnzuschlag und Verwaltungskosten bei dem von einwandfreier fachmännischer Seite als durchschnittliches Höchstmaß bezeichneten Auslastungsgrad von 50% in allen Fällen — und meist ganz erheblich — höher sind als die höchsten Tarife bei 51 km Entfernung“ [13]).

Wie ist nun die Lösung des Wettbewerbsproblems durch Konzessionszwang und Tarifpflicht in ihrer Gesamtheit zu beurteilen?

Die Lösung charakterisiert sich auf den ersten Blick als ein Kompromiß zwischen den widerstreitenden Auffassungen und Interessen. Man sieht sich einem großzügigen Versuch gegenüber, innerhalb der Landverkehrswirtschaft die öffentlichen Belange mit der Freiheit und den Interessen eines auf privatwirtschaftlicher Grundlage ruhenden Gewerbes in Einklang zu bringen. Es liegt in der Natur der Sache, daß dies keine einfache Aufgabe ist.

Der Gesetzgeber hat die hundertjährige Tradition der Eisenbahn respektiert und versucht, die Kraftverkehrswirtschaft dort anzugleichen, wo eine Kollision mit den volkswirtschaftlichen Belangen eingetreten war.

Während bisher alle linienmäßig (nicht gelegentlich) ausgeführten Personen- und Güter-Kraftverkehre auf kurzen und langen Strecken einer Genehmigung der Landesbehörden bedurften, unterscheidet die neue Regelung streng zwischen Personen- und Güterverkehr, sowie zwischen Nah- und Fernverkehr.

Daß im Personenverkehr der Kreis der genehmigungspflichtigen Betriebe weiter gezogen ist, geht über den bisherigen Rahmen nicht allzu weit hinaus. Das Schwergewicht liegt zweifellos auf der Güterverkehrsregelung. Die hier geschaffene 50 km betragende genehmigungsfreie Nahzone scheint hinsichtlich der kilometrischen Festlegung in zweifacher Hinsicht anfechtbar. Grundsatz ist, daß der lokale Verkehr, der hier geregelt werden soll, den lokalen Verhältnissen angepaßt sein muß, d. h. die lokalen Verhältnisse eignen sich nicht für eine generelle Festlegung im Rahmen einer kilometrischen Entfernung.

Die radiale Anordnung der Bahnen um die Städte und der sog. Eck-Verkehr lassen eine Bestimmung der Nahzone nach den Eisenbahnkilometern nicht in allen Fällen als praktisch erscheinen. Auch ist es nicht angängig, von einer Eignungsprüfung der Eisenbahnstrecken schlechthin abzusehen. Ist es doch in landwirtschaftlichen Gegenden vielfach eine Lebensfrage für die Erzeuger, daß ihre Produkte bequem, schnell und billig zum städtischen Markt befördert werden. Sind die Eisenbahnverbindungen ungeeignet, so muß die 50 km-Grenze ebenso unzulänglich erscheinen, wie sie umgekehrten Falls bei guten Bahnverbindungen als zu weitgehend erscheinen mag.

Da die Konzessions- und Tarifpflicht bei Fernverkehrsfahrten immer dann auf den Kraftverkehr hemmend wirken wird, wenn ein geschlossenes Wirtschaftszentrum in Frage kommt und die Transportstrecke nicht erheblich über 50 km hinausgeht, besteht die Gefahr, daß Groß- und Kleinhändler aus der starren Durchführung dieser Bestimmungen einen ungerechtfertigten Nutzen

---

[13]) Mai, a. a. O. S. 339.

ziehen können. Wirkt sich nämlich die Begrenzung auf die Absatzfähigkeit der Waren hemmend aus, so kann es vorkommen, daß hierdurch die beste marktmäßige Verwertung der Produkte zu Ungunsten der Erzeuger eingeschränkt wird. Auch die Verbraucher solcher Erzeugnisse können beachteiligt werden, indem — falls die Produktionsstätten knapp über 50 km entfernt liegen — nunmehr sie infolge der vorgeschriebenen Mindestsätze des Kraftwagentarifs erhöhte Transportkosten im Warenpreis mitbezahlen müssen.

Diese Argumente werden teilweise durch die Tatsache unterstützt, daß die Wirtschaftlichkeitsgrenze der Stückgutbeförderung [14]) bei 100 km, nach den Berechnungen von Professor M e l l e r o w i c z (vgl. S. 39) sogar bei 200 km liegt. Schon im Hinblick darauf erscheint die Festlegung der Nahzone auf die eisenbahnkilometrische Entfernung von 50 km als zu eng. In diesem Zusammenhang ist auch die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, daß Benachteiligungen von Unternehmungen infolge Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse eintreten können. Denkt man an den sicher nicht einmaligen Fall, daß eine Fabrik A näher zum Bahnhof H der Strecke K—L, die Fabrik B näher zum Bahnhof J der Strecke X—Y liegt, so kann es vorkommen, daß durch die obligatorische Bindung an die Eisenbahnkilometer zwischen den nächsten Bahnhöfen der versendenden und empfangenden Stellen die eine Fabrik gegenüber der anderen benachteiligt wird. Beträgt in einem Falle die Transportentfernung mehr als 50 km, so sind die Fernverkehrsbestimmungen maßgebend, die sich umso ungünstiger auf die Preisstellung und Absatzfähigkeit der Waren auswirken werden, je geringer die 50 km übersteigende Entfernungsdifferenz ist.

Diese Mängel werden dann nicht in die Erscheinung treten, wenn sich die Transporte im Rahmen des genehmigungsfreien Werkverkehrs abwickeln. „Als Werksverkehr im Sinne des § 1 Abs. 2 der Verordnung gilt nur die Beförderung von Gütern für eigene Zwecke des Unternehmers“ [15]). Die näheren Bedingungen besagen, daß die beförderten Güter zum Verbrauch, zur Verarbeitung oder zur Wiederveräußerung erworben, oder von dem Werke gefördert oder hergestellt sein müssen. Ferner muß die Beförderung der Herschaffung der Güter zum Werke, ihrer Überführung innerhalb des Werks — jedoch nicht zwischen den Betriebsstätten verschiedener Rechtspersönlichkeiten — oder dem Absatz der Güter bei den Abnehmern der Ware dienen. Auch sind für die Zugehörigkeit und Bedienung der verwendeten Kraftfahrzeuge nähere Bestimmungen erlassen.

Dieser Werkverkehr bleibt von den erschwerenden Bestimmungen der Konzessions- und Tarifpflicht frei. Es besteht deshalb nicht die Gefahr, daß die Tätigkeit der Einkaufs- und Absatzgenossenschaften oder der Verkehr mit den städt. Milchhöfen beeinträchtigt werden könnte. Eine andere Frage ist die, ob die Freilassung des Werkverkehrs nicht zum Angelpunkt für das Gelingen oder Miß-

---

[14]) Vgl. Abb. 1, S. 37.

[15]) Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. 10. 1931, RGBl. I, S. 572.

lingen der gesamten Regelung werden wird. Belief sich der Werkverkehr bisher schon auf 90% des gesamten Güterkraftverkehrs, so ist mit Bestimmtheit damit zu rechnen, daß dieser Werkverkehr weiterhin stark zunehmen wird. Sofern eine einigermaßen nutzbringende Verwendung gesichert erscheint, werden die Firmen sich eigene Lastkraftwagen anschaffen, um der erschwerten und verteuerten Beförderung durch betriebsfremde Unternehmer zu begegnen. Das wird besonders für solche Werke zutreffen, die konjunktur-empfindliche Güter herstellen, sodann insbesondere auch für viele landwirtschaftliche Erzeugnisse. Hierdurch wird vermutlich das ländliche Genossenschaftswesen vor neue Aufgaben gestellt werden.

Es wurden Befürchtungen laut, daß eine Gesetzesregelung, die nur den gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehr trifft, zwangsläufig den Werkverkehr in den Fernbeziehungen erheblich vermehren müßte. Dies erscheint jedoch unbegründet zu sein. Soweit Werkwagen bisher in den Fernbeziehungen verkehrten, waren sie regelmäßig mindestens für die Gegenrichtung auf die Mitnahme von Gütern anderer angewiesen. Da auch solche Leistungen künftig genehmigungspflichtig und tarifgebunden sind, wird gleichzeitig einer ungesunden Ausdehnung des Werkfernverkehrs entgegengewirkt" [16]).

Es sind aber nur gegen Entgelt für andere ausgeführte Fahrten genehmigungspflichtig. Falls die Firmen solche Rücktransporte als Gefälligkeitsfahrten ausführen, kann sie niemand daran hindern. Der Behörde wäre es jedenfalls unmöglich, dem Gesetz zur Durchführung zu verhelfen, wenn eine Vergütung solcher Fahrten im inneren Abrechnungsverkehr der Firmen trotzdem stattfände.

Im Güterfernverkehr gibt es zahlreiche Umgehungsmöglichkeiten, von denen die Durchführungsbestimmungen im § 5 nur einige Hauptfälle aufzählen.

1. Die Übereignung der Güter an das befördernde Unternehmen lediglich für die Zeit der Beförderung,
2. die Übereignung der Güter vor der Beförderung, wenn vereinbart wird, daß die Güter nach beendeter Beförderung an einen vom ersten Veräußerer bestimmten Dritten weiter übereignet werden sollen,
3. die Vermietung von Kraftfahrzeugen zu dem Zweck, sie nur für einzelne bestimmte Beförderungsleistungen zu verwenden,
4. die Abfertigung einer Sendung auf Entfernungen bis zu 50 km, wenn von vornherein eine Beförderung auf eine Entfernung von mehr als 50 km beabsichtigt ist. Dabei soll es keinen Unterschied machen, ob die Beförderung auf demselben Kraftfahrzeug oder mit Umladung unterwegs ausgeführt wird, und ob im letzteren Fall mehrere Unternehmen an der Beförderung beteiligt sind,
5. die Ausführung der Beförderung durch ein Güterfernverkehrsunternehmen, das zu mehr als 50 v. H. einem anderen Unterehmen, insbesondere einem Speditionsunternehmen gehört, das auf diese Weise Güterfernbeförderungen für andere ausführen will.

---

[16]) v. Beck, a. a. O. S. 1118.

Von vielen Befürchtungen, die man bei Erlaß des Gesetzes hatte, ist eine bestimmt eingetroffen: Eine wirksame Kontrolle der Einhaltung des Reichskraftwagentarifs hat sich schon mit Rücksicht auf die 3 Tarifklassen als undurchführbar erwiesen. Trotz der Auskunftspflicht der Kraftfahrzeughalter, Beigabe von Frachtbriefen, Führung von Ladelisten ist die richtige Durchführung des Gesetzes kaum zu überwachen. Das vorgesehene Strafgeld, das den Kassen der Wegeunterhaltungspflichtigen zufließen soll, bietet vermutlich keinen genügenden Anreiz für die landespolizeilichen Organe, sich für die Befolgung der Vorschriften energisch einzusetzen. Die Regelung kann daher heute als überholt angesehen werden, was schon aus der Diskussion anderer Methoden (Schaffung eines Reichsmonopols) zur Genüge hervorgeht.

3. Eingliederung des Kraftwagens durch Schaffung eines Landverkehrsmonopols.

Durch das preußische „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen" vom 3. November 1838 wurde bestimmt, daß der Eisenbahnbau grundsätzlich Erwerbsgesellschaften überlassen werden sollte. Der Staat behielt sich lediglich ein Ankaufsrecht vor. Dieses, von privatwirtschaftlichem Geist durchdrungene Gesetz begünstigte sogar den Gedanken einer Konkurrenz auf der Schiene. Innerhalb der ersten 3 Jahre sollte der konzessionierte Unternehmer auf der neugeschaffenen eisernen Straße der alleinige Betriebsherr sein, dann sollte er verpflichtet sein, auch anderen die Beteiligung an der Beförderung gegen Entgelt zu gestatten.

Als Betriebe mit hohen fixen Kosten strebten die Eisenbahnen von jeher nach einer möglichst hohen Ausnutzung ihrer Kapazität, weil sie nur dann im Stande waren, für die hohen Anlagewerte eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Dieses Streben verdichtete sich sehr bald zu dem Verlangen nach ausschließlicher Beherrschung des Verkehrsangebots und führte schon frühzeitig dazu, daß die Eisenbahnen sich gruppenweise zusammenschlossen. Es blieb nur noch eine gewisse Linienkonkurrenz gegen fremde Bahnen übrig, die sich volkswirtschaftlich vielfach dahin auswirkte, daß für die Bewältigung des Güterverkehrs große Kapitalwerte festgelegt wurden, die für andere Zwecke vielleicht nutzbringender aufgewendet worden wären.

Auf dem Gebiet der Tariffestsetzung waren vor allem die Bestrebungen zur Vereinheitlichung der Beförderungspreise der Zusammenschlußbewegung förderlich, die schließlich den Auftakt zum Staatsbahnsystem bildete. Beschränkt sich aber der Unternehmerkreis auf wenige Mitbewerber, dann ist es bis zum ausgesprochenen Monopol nur noch ein Schritt. Sax[1]) führt hierüber aus, „daß für die alten wie für die modernen Verkehrswege und die Nachrichtenmittel die Konkurrenz dem Monopole gegenüber durch die vervielfachten Kapitalauf-

[1]) Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Berlin 1918, Bd. I, S. 128.

wendungen, die sie erfordern würde, und die erhöhten Eigenkosten des Verkehrs, die sie im Gefolge hätten, als unwirtschaftlich ausgeschlossen sei und der theoretische Nachweis in diesem Sinne durch die Ergebnisse unrichtiger Wirtschaftshandlungen der Praxis vollgültig bestätigt werde." Die Monopoltendenzen haben letzten Endes ihren Ursprung in der angestrebten Entwicklung zum Großbetrieb. Diese Entwicklung wirkt sich vor allem auch auf die Kostengestaltung günstig aus. „Besonders typisch für starke Unkostendegression sind Verkehrsbetriebe wie Eisenbahnen, Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Postanstalten. Viele von diesen Betrieben haben eine obere Grenze der Leistungsfähigkeit, die sie praktisch nie erreichen. In diesem Falle haben diese Betriebe ein starkes Monopolbedürfnis, das sich in Verstaatlichungen, Verstadtlichungen und Kartellbildungen äußert" [2]).

Die allgemeine Tendenz der Verringerung der Konkurrentenzahl hat sich in England und Nordamerika gleicherweise durchgesetzt. Hier haben sich Monopole gebildet durch Zusammenfassung der Bahnen zu Gruppen und Ausschaltung des Wettbewerbs innerhalb der Gruppen [3]).

Monopole bilden aber, gleichgültig in wessen Hand sie sich befinden, eine gewisse Gefahr. Daher in allen Staaten die strenge Eisenbahngesetzgebung, die den Bahnen mit der Verleihung des gesetzlichen Monopols bestimmte Auflagen machte.

Der Bau einer Eisenbahn bedarf der staatlichen Konzession. Strecken können nicht ohne weiteres stillgelegt werden (Betriebspflicht), unter gewissen Voraussetzungen müssen alle Güterarten von jedermann zur Beförderung angenommen werden (Kontrahierungszwang). Jeder Tarif bedarf der Genehmigung, muß veröffentlicht werden und gilt für alle Bahnbenutzer gleichmäßig. Die Haftpflichtbestimmungen bei Personen- und Sachschäden sind sehr weitgehend.

Für den Kraftverkehr ist im Kraftfahrliniengesetz erstmalig der Versuch einer staatlichen Regulierung gemacht worden. Im § 2 wird die Genehmigung von der Gewähr für die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Betriebes abhängig gemacht. Durch das Notgesetz vom 6. 10. 1931 hat der Kraftwagen im Güterfernverkehr als Ausgleich für die Monopollasten der Eisenbahnen den Konzessionszwang und die Tarifpflicht auf sich nehmen müssen. Wie die Erfahrung lehrt, hat dieser Versuch, die Tarifgrundsätze der Eisenbahn auf den Kraftwagen zu übertragen, beide Teile bisher nicht befriedigt und seinen Zweck, die Wettbewerbsfrage zu lösen, nicht erreicht.

„Man bindet hier zwei Transportmittel aneinander, die von völlig verschiedener Struktur sind: hier ein ausgesprochener Monopolbetrieb, dort ein Konkurrenzbetrieb, hier ausgesprochene Fixkostenstruktur, dort weit größere Elasti-

---

[2]) Schmalenbach, Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik, Leipzig 1930, S. 24.

[3]) Vgl. Transportation Act v. 28. 2. 1920, abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen, 1920, S. 786 ff.

zität, hier ein voll entwickeltes, dort ein sich erst am Anfang der Entwicklung befindendes Transportmittel, hier das reinste Wertprinzip in der Tarifbildung, dort das vollkommene Kostenprinzip. Das gibt keinen guten Zusammenklang" [4]).

Diese schroffe Ablehnung der gesetzlichen Regelung ist verständlich, wenn man berücksichtigt, daß Mellerowicz als Wettbewerbsgrundlage nur die Selbstkosten der Verkehrsmittel gelten lassen will. Darin sind sich aber weite Kreise einig, daß das Tarifsystem der Reichsbahn als wichtigstes Merkmal ihres volkswirtschaftlichen Werdegangs eine Bindung des Kraftwagens in irgend einer Form nötig macht. Nur über die Zweckmäßigkeit der einzelnen Maßnahmen ließe sich streiten. Vorauszusehen war allerdings, daß die in der Notverordnung vorgesehene Kontrolle in ihrer Durchführung, die den Landesbehörden übertragen ist und sich auch auf die Gewährung geheimer Rückvergütungen erstrecken müßte, versagen werde. „Es kann nicht bestritten werden, daß zahlreiche Unternehmer trotz der angedrohten hohen Strafen sich an den vom Reichsverkehrsminister festgesetzten Kraftwagentarif nicht halten und sich der Kontrolle zu entziehen wissen. Außerdem bindet die Notverordnung nur den Kraftwagenunternehmer, nicht aber dessen Auftraggeber" [5]).

Die Undurchführbarkeit der Tarifkontrolle ist in Wirklichkeit die Folge davon, daß sich wichtige Voraussetzungen und Wirkungen, die man mit dem Gesetz schaffen und erzielen wollte, nicht erfüllt haben. Ausgeblieben ist der erwartete Zusammenschluß der Kraftwagenunternehmer, der die Zersplitterung im Güterfernverkehr beseitigen sollte. Eine Tarifkontrolle über den Weg der Zentralstelle hätte ihre Durchführung eher ermöglicht. Ferner wäre es bei einer Konzentration im Kraftverkehr leichter gewesen, bei der Reichsbahn zu weiteren Abmachungen zu kommen und eine rationelle Verkehrsteilung im Wege freier Vereinbarungen vorzunehmen.

Daß ein freiwilliger Zusammenschluß im Kraftverkehrswesen bis heute sich nicht durchgesetzt hat, dürfte seinen Grund in folgenden Umständen haben.

Der Kraftfahrunternehmer ist als Frachtführer auf seine Auftraggeber angewiesen. Diese Auftraggeber sind in der Mehrzahl die Spediteure, denen es wiederum darauf ankommt, eine möglichst günstige Frachtrate zu erzielen. Dieses Ziel ist bei einem zersplitterten Unternehmerkreis leichter zu erreichen als bei einer Großorganisation. Jedenfalls ist der Zusammenschluß im Kraftwagenverkehr über bescheidene Ansätze (Gründung von Verbänden) nicht hinausgekommen. Eine straffe, durch Konzentration erreichte Organisation würde aber für den Kraftverkehr bedeuten, daß der Auslastungsgrad erhöht und das Rückfrachtproblem leichter gelöst werden könnte. Beides ist für die Selbstkostenhöhe von größter Bedeutung.

Die Automobilindustrie, die an einem Zusammenschluß stark interessiert ist, hat verschiedene Lösungen vorgeschlagen. Teilweise gingen die Vorschläge

---

[4]) Mellerowicz, Grundlagen rationaler Verkehrsorganisation, Wirtschaftsheft der Frankfurter Zeitung, Nr. 8/1932, S. 12.

[5]) Vogt, Kraftverkehrsmonopol für den Güterfernverkehr, herausgegeben vom Pressedienst der Reichsbahn, Berlin 1932, S. 3.

in der Richtung, einer Reichsverkehrsgesellschaft das Monopol für den Güterfernverkehr zu übertragen, teilweise liefen sie darauf hinaus, dem Kraftverkehr das gesamte Tarifsystem zu erschließen und ihm durch großzügig aufgezogene Frachtraumvermittlungsstellen Auslastung und Rückfracht zu sichern. Doch haben alle bisherigen Vorschläge zu keinem greifbaren und gesamtwirtschaftlich vertretbaren Ergebnis geführt. Man sieht sich daher einer unhaltbaren Lage gegenüber, aus der heraus Salinger[6]) folgende 7 Feststellungen macht:

1. Die Wahrscheinlichkeit, daß der Kraftverkehr aus eigener Kraft sich zu konzentrieren vermag, ist äußerst schwach.
2. Ohne Konzentration bleibt das Rückfrachtenproblem ungelöst und das Selbstkostenniveau des Ferngüterkraftverkehrs unverhältnismäßig hoch.
3. Dieses Selbstkostenniveau bietet dem Kraftwagen gegenüber der Tariflage der Reichsbahn nur eine geringe Wettbewerbsmöglichkeit.
4. Die Zersplitterung und Übersetzung des gewerblichen Kraftverkehrs, seine Wechselverpflichtungen und seine Ausnutzung durch Spediteure führt ohne Rücksicht auf gesunde Kalkulation zu Frachtschleudereien, die die Entwicklung des Kraftverkehrs gefährden.
5. Diese Frachtschleudereien kann das Gesetz nicht unterbinden, da die Kontrolle mangels ausreichender Konzentration praktisch undurchführbar ist.
6. Gleichzeitig aber führen die weiter zu erwartenden Frachtschleudereien zu einer ungesunden und unerträglichen Wettbewerbslage für die Reichsbahn, vor der das Gesetz gerade schützen sollte.
7. Die ungesunde Wettbewerbslage lähmt den Willen der Reichsbahn, den Kraftwagen im Zubringer- und Verteilerdienst zur Schiene einzusetzen, den Behälterumschlagsverkehr in der Frei-Haus-Lieferung auszubauen und damit der Wirtschaft durch bestmögliche Verkehrstechnik zu dienen.

Salinger kommt in seinen Ausführungen zu einer Ablehnung eines Reichsbahnmonopols und befürwortet die Schaffung einer Reichskraftwagengesellschaft für den Güterverkehr, der vom Reich das Betriebs- und Beförderungsmonopol zu übertragen wäre.

Die Stimmen, die die gegenwärtige Wettbewerbslage zwischen Eisenbahn und Kraftwagen durch die Schaffung eines Reichsmonopols beendet sehen möchten, sind in der letzten Zeit zahlreicher geworden. Vor allem aber vertritt die Reichsbahn nachdrücklich den Monopolgedanken. Sie will an dem Grundgedanken des Notgesetzes — Bindung des Kraftwagens durch Konzessionszwang und Tarifpflicht — festhalten und fordert ein folgerichtiges Weiterschreiten auf dem einmal eingeschlagenen Wege, d. h. Beseitigung der Mängel durch die Vereinigung des gesamten öffentlichen Güterfernverkehrs in ihrer Hand. In der Frage, ob ein öffentliches oder privates Monopol zu schaffen sei, hat sich die Reichsbahn für ersteres entschieden. Sie lehnt die von Salinger vorge-

---

[6]) Salinger, Reichsmonopol für den gewerblichen Güterfernverkehr, Denkschrift der Gesamtvereinigung der Weiß- und Schwarzblech verarbeitenden Industrie, Berlin (abgedruckt in d. Z. d. VDEV., 1932, Nr. 18, S. 397 ff.).

schlagene Gründung einer Reichskraftverkehrsgesellschaft ab, weil sie fürchtet, daß die erst auszubauende Verwaltungs- und Betriebsorganisation genau wie bei privatem Monopol (Zwangskartell) ohne erheblichen Kostenaufwand nicht zu bewerkstelligen sei. „Damit kommt man zwangsläufig zu einem Monopol des Reiches für den Kraftfernverkehr, ausgeübt durch die Reichsbahn in enger Verbindung mit ihrem Schienenverkehr und unter Mitausnutzung ihrer organisatorischen und sachlichen Einrichtungen, die für den Schienenverkehr doch vorgehalten werden müssen“ [7]). Die Reichsbahn ist der Meinung, daß damit den Zukunftsaussichten des Kraftverkehrs ebenso gedient sei wie den Belangen der Automobilindustrie und der Verfrachter. Diese Gedankengänge haben ihren Niederschlag in einem Referentenentwurf [8]) gefunden, den die DRG. ausgearbeitet hat. (S. Anlage.)

Zu einem ähnlichen in den Folgerungen übereinstimmenden Ergebnis kommt auch Boormann [9]) mit der Einschränkung, daß vor der Übertragung eines Monopols an die Reichsbahn alle anderen Möglichkeiten einer organischen Zusammenarbeit der Verkehrsmittel ausgeschöpft werden sollten.

Bei einer Untersuchung der Auffassungen, die sich gegen die Monopolisierung des Landverkehrswesens wenden, ist festzustellen, daß nur die wenigsten den Zusammenschluß und Monopolgedanken überhaupt ablehnen, sondern daß eine allgemeine Tendenz gegen ein Monopol der Reichsbahn besteht.

Mellerowicz hat für das Bestreben der Reichsbahn, ein Vollmonopol zu erhalten, ebenso Verständnis, wie für die Argumente, die sie dafür ins Feld führt. Jedoch kann nach seiner Ansicht die Gesamtwirtschaft um ihrer selbst und ihrer Weiterentwicklung willen die Bestrebungen der Reichsbahn nicht unterstützen. „Ein Vollmonopol der Reichsbahn bedeutet zunächst die Vernichtung jeder freien Verkehrswirtschaft, damit aber auch Ertötung jeder privaten Initiative, jeder Anregung durch Wettbewerb, wohl auch Verhinderung der Entwicklung des Kraftverkehrs und damit eines sehr wichtigen Momentes im technischen Fortschritt“ [10]).

Bei einer Monopolübertragung an die Reichsbahn haben diese Argumente eine große Beweiskraft; sie büßen sie aber zum Teil wieder ein, wenn das Monopol in die Hände des Staates gelegt wird, der für eine einheitliche und volkswirtschaftlich produktive Verkehrspolitik allein die Verantwortung trägt und dazu auch im Rahmen der heutigen Reichspolitik durchaus befähigt ist.

Der Jahresabschluß der Reichsbahn für 1932 hat die Öffentlichkeit vor kurzem erneut auf die dringliche Behandlung des Wettbewerbsproblems hinge-

---

[7]) v. Beck, Die Lösung des Problems Eisenbahn-Kraftwagen. Der Deutsche Volkswirt, 1932, Sonderdruck aus Nr. 33, S. 20.

[8]) Veröffentlicht in der Speditions- und Schiffahrtszeitung v. 3. 6. 1932. Nr. 23, S. 358.

[9]) Kritisches zum Problem Eisenbahn und Kraftwagen. Wirtschaftsdienst, 17. Jahrg., 1932, S. 1484.

[10]) Mellerowicz, a. a. O. S. 12.

wiesen. Die Frankfurter Zeitung [11]) stellt hierzu in ihrer ablehnenden Haltung fest, daß man sich vor einer übereilten Lösung schon deshalb hüten müsse, weil die Durchbrechung des Reichsbahnmonopols durch den Kraftverkehr keineswegs so weitgehend sei, daß von einem Aufhören des monopolistischen Charakters bei der Reichsbahn gesprochen werden könne. Um ein Vollmonopol der Reichsbahn abzuwenden, wird eine Revision des Tarifsystems verlangt. Unrentable Betriebszweige und Strecken sollen abgestoßen oder aber vom Staat durch Zuschüsse erhalten werden, wenn die Aufrechterhaltung im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Welches sind nun die sachlichen Gründe, die ein Monopol rechtfertigen, und wem ist es zu übertragen?

Unterstellen wir nach den Ergebnissen vorausgegangener Abschnitte als richtig:

1. Die volkswirtschaftlichen Tarif- und Beförderungsgrundsätze der Reichsbahn bedürfen im Fernverkehr des gesetzlichen Schutzes.
2. Der Kraftwagen hat im Güterferntransport verkehrsrechtliche Bindungen zu übernehmen als Ausgleich für die Bindungen der Reichsbahn.
3. Die bisherige Gesetzgebung hat die Bereinigung des Wettbewerbsproblems nur vorbereitet, aber nicht gelöst.

Die Hoffnung auf freie Vereinbarungen zwischen den Wettbewerbern ist gering; die obigen Grundsätze werden sich nur im Wege einer Monopolgesetzgebung durchführen lassen, wenn der ersehnte Verkehrsfrieden erreicht werden soll.

Daß ähnliche Gedanken auch anderwärts bereits Fuß gefaßt haben, beweist das Ergebnis einer umfangreichen Untersuchung des amerikanischen Bundesverkehrsamts über die Frage Eisenbahn und Kraftwagen. Diese Untersuchung gipfelt in der Feststellung, daß „das nationale Verkehrssystem nicht zu gesteigerter Leistungsfähigkeit ausgebaut werden kann, wenn nur ein Teil der Verkehrsmittel öffentlich verwaltet wird. Die Zusammenarbeit der Transportbetriebe könne bei solcher Lage nicht ihren wirtschaftlichen Höhepunkt erreichen“ [12]).

Gegen eine Übertragung des Monopols an die Reichsbahn erheben sich jedoch schwerwiegende Bedenken. „Alles spricht für die Annahme, daß die Reichsbahn vollen Gebrauch von der ihr gegebenen Möglichkeit machen würde, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zurückzulenken“ [13]).

In der Tat gehört eine objektive Scheidung der Schienen- und Kraftwageninteressen zur Grundlage einer wirklichen Verkehrsbefriedung. „Es ist

---

[11]) Bemerkungen zum Reichsbahnabschluß, Morgenblatt vom 11. 5. 1933, Nr. 349/50, S. 3.

[12]) Merkert, Die Schlußfolgerungen des Bundesverkehrsamts der Vereinigten Staaten von Amerika über d. Eisenbahn- u. Kraftwagenverkehr. Arch. f. Eisenbahnwesen 1932, S. 884.

[13]) Vgl. Kölnische Zeitung Nr. 169 vom 26. 3. 32 S. 3.

ziemlich ausgeschlossen, daß eine Eisenbahngesellschaft den Kraftverkehr in der gleichen Weise entwickeln würde wie selbständige Kraftfahrbetriebe. Die Zusammenfassung eines Transportmittels kann einen Fortschritt bringen, die Zusammenfassung zweier oder dreier Transportmittel muß die Vorherrschaft eines von ihnen und die Verkümmerung der andern herbeiführen, d. h. in diesem Falle wüde das ältere Verkehrsmittel die Entwicklung des neuen bestimmen“ [14]).

Mit den zu treffenden Maßnahmen hängt die Frage des Werkverkehrs, der Tarifbildung und der künftigen Investitionspolitik eng zusammen. Bei einer gerechten Abwägung der Ausgleichsmöglichkeiten kommt man auch hier zu einer Befürwortung des Reichsmonopols. Die praktische Ausgestaltung könnte so vor sich gehen, daß das Reich das Monopol an eine Gesellschaft ähnlich der Reichsbahngesellschaft und im engsten Einvernehmen mit ihr weitergibt. Eine vom Reich zu erlassende Kraftverkehrsordnung hätte in Anlehnung an die Eisenbahnverkehrsordnung für eine ausgleichende Verteilung der Rechte und Pflichten beider Verkehrsmittel zu sorgen und die volkswirtschaftliche Verkehrseinheit wieder herzustellen.

Die neueste Entwicklung will zu einer Synthese der Kräfte in der Weise kommen, daß die Reichsbahn als Träger einer einheitlichen Verkehrspolitik auftritt. In dieser Richtung ist der Plan, der Reichsbahn den Bau und Betrieb von Reichsautobahnen zu übertragen, ein bemerkenswerter Fortschritt. Dieser Plan bedeutet praktisch den Weg zum Verkehrsmonopol unter Führung der Reichsbahn.

C. Zusammenfassung.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen ist eines der interessantesten, aber auch schwierigsten Probleme unserer Zeit. Schwierig vor allem deshalb, weil bei dieser Auseinandersetzung zwei in ihrer inneren Struktur und in ihrer Stellung zur Gesamtwirtschaft scheinbar sehr ungleiche Gegner sich gegenüber stehen: Der bewegliche, vielseitig verwendbare, nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen handelnde Kraftwagen und die schienengebundene, in hundertjähriger Tradition zum Hauptverkehrsträger der Volkswirtschaft entwickelte Eisenbahn. Hier ein neues Verkehrsmittel, ein Kind des technischen Fortschritts, das im Begriff ist, sich den Weg seiner Entwicklung erst zu bahnen und wichtige Etappen in der Verkehrswirtschaft für sich zu beanspruchen, dort ein altes, in guten und schlechten Zeiten erprobtes Verkehrsmittel, dessen Verbundenheit mit dem volkswirtschaftlichen Aufbau in vielerlei gesetzmäßigen Bindungen seinen Ausdruck findet.

Es kommt hinzu, daß das Eisenbahn-Kraftwagenproblem in einer Zeit gelöst werden soll, die konjunkturell abnorm ist, und die strukturell tiefgreifenden

---

[14]) Mellerowicz, a. a. O. S. 13.

Veränderungen unterliegt. Das Bestreben der Reichsbahn endlich, in solchen Zeiten der Depression und Umbildung ihren Verkehrsbesitz aus Gründen der Selbsterhaltung und Rentabilität zu verteidigen, hat wesentlich zu einer Verschärfung des Wettbewerbs beigetragen.

Die Untersuchung hat gezeigt, daß die Reichsbahn heute und in der überschauten Zukunft als Trägerin volkswirtschaftlicher Gesamtinteressen zu gelten hat, weil sie gesetzlich verpflichtet ist, jedermann und jedem Wirtschaftszweig zu jeder Zeit ihre Verkehrsleistungen darzubieten. Die öffentlich-rechtlichen und volkswirtschaftlichen Funktionen, die das Reichsbahn-Tarifsystem zu erfüllen hat, sind für die Volkswirtschaft lebenswichtig.

Der Kraftwagen erfüllt als Träger des technischen Fortschritts im Wirtschaftsleben eine wichtige Aufgabe; sein Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln ist grundsätzlich als berechtigt anzuerkennen. Die Eigentümlichkeiten des Reichsbahn-Tarifsystem in Verbindung mit dem lange Zeit vom Gesetzgeber eingenommenen Standpunkt des „laisser aller" haben den Wettbewerb in einem Maße begünstigt, daß der Kraftwagen auch dort große Erfolge hatte, wo seiner Eigenbedeutung kein volkswirtschaftlicher Wert mehr zukommt. Der Gesetzgeber war bisher nicht in der Lage, eine gerechte Verkehrsteilung durchzuführen; seine Maßnahmen sind unwirksam geblieben.

Die Eigenart des Kraftwagenwettbewerbs, seine rasche Ausdehnung und die nachdrückliche Einwirkung auf die Finanzen der Bahn, haben in der Geschichte des Verkehrswesens kein Vorbild. Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Wasserstraße ist ganz anders geartet. Sein Austrag konnte — was die Flußschiffahrt betrifft — unbedenklich der Auswirkung der Vorzüge beider Verkehrsmittel überlassen bleiben.

Eine geringe Übereinstimmung besteht vielleicht mit dem Wettbewerb der früheren Privatbahnen, der sich ebenfalls gesamtwirtschaftlich nicht immer günstig ausgewirkt hat.

Bei einer kritischen Betrachtung der von der Reichsbahn ergriffenen und vorgeschlagenen Abwehrmaßnahmen muß von der Feststellung ausgegangen werden, daß die Schienenbahn durch ihren weitverzweigten Ausbau in Deutschland eine gute Voraussetzung bietet, mit den geringsten Mitteln wirtschaftliche Höchstleistungen zu vollbringen. Alle Maßnahmen der Bahn, durch organisatorische Anpassung ihre Leistungen weiter zu steigern, liegen ebenso in ihrem eigenen wie auch im Interesse der Gesamtheit. Allerdings muß sich die Reichsbahn von dem Gedanken frei machen, ihren Verkehrsbesitz überall und unter allen Umständen zu halten. „Der Lastkraftwagen hat im Nahverkehr seine ökonomische Berechtigung als Verkehrsmittel bewiesen und ist als Wettbewerbsfaktor gegenüber der Eisenbahn zu beachten, eine Änderung des Eisenbahntarifsystems zur Konkurrenzierung des Lastkraftwagenverkehrs verspricht wenig Erfolg, ist außerdem volkswirtschaftlich nicht erwünscht" [1]). Abzulehnen sind in diesem Zusammenhange alle K-Tarife, soweit sie dazu gedient haben, dem

[1]) Merkert, a. a. O. S. 71.

Kraftwagen diesen Verkehr streitig zu machen. Die Reichsbahn wird nicht umhin können, im Nahverkehr eine scharfe Rationalisierung durchzuführen und sich des Kraftwagens zur Bewältigung des Klein- und Ortsverkehrs mehr als bisher zu bedienen. Vor allem gilt dies für den sog. Eckverkehr und für gewisse Verkehrsbeziehungen bei Nebenbahnen. Vielleicht wird es nötig sein, die Bahn innerhalb bestimmter Grenzen von gewissen Verpflichtungen (Betriebs- und Beförderungszwang) zu entbinden und ihr für die Nahzone in der Tarifgestaltung freie Hand zuzubilligen. Neuinvestierungen sind jedenfalls volkswirtschaftlich verfehlt, wo die Verkehrsbedienung durch den Kraftwagen vorteilhafter ausgeführt werden kann. Sachliche Berechnungen haben ergeben, daß die Leistungsgrenze des Kraftwagens in der Stückgutbeförderung von Haus zu Haus zwischen 100 und 150 km, in der Beförderung von Massengütern zwischen 50 und 100 km liegt. Örtliche Verhältnisse werden auch hier Verschiebungen eintreten lassen.

Unter diesen Gesichtspunkten ist die im Gesetz vom 6. 10. 1931 und im Bahnspeditionsvertrag für den Kraftwagen festgelegte Nahentfernung mit 50 km zu kurz angenommen. Vielleicht wäre einem für das ganze Reich geltenden starren Schema die regionale Regelung nach Wirtschaftsgebieten vorzuziehen.

Indessen scheint der Höhepunkt des Wettbewerbskampfes zwischen den beiden Verkehrsmitteln überschritten zu sein. Die Zeit ist „kraftwagenfreundlicher" geworden. In den Arbeitsbeschaffungsplänen der neuen Reichsregierung spielt der Straßenbau eine ausschlaggebende Rolle. Steuervergünstigungen werden eine rasche Zunahme des Kraftwagenbestandes zur Folge haben. Jedoch war für das Verhältnis zwischen Reichsbahn und Kraftwagen wohl kein Ereignis der letzten Zeit bedeutungsvoller als der jetzt in die Tat umgesetzte Plan für den Bau von Reichsautobahnen. Mit diesem Gesetz [2]) ist der Reichsbahn-Gesellschaft das Monopol für den Ausbau der Autostraßen übertragen worden.

Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß diese Maßnahme für die künftige Verkehrspolitik als richtunggebend angesehen werden kann. Die Schaffung eines Landverkehrsmonopols scheint in greifbare Nähe gerückt zu sein. Auf dieser Grundlage sollte eine Lösung gefunden werden, die jedem Verkehrsmittel den Teil des Verkehrs zuweist, den es am wirtschaftlichsten zu bedienen vermag, und bei dem sich für den Benutzer der größte Vorteil bietet. Nur der Gesetzgeber hat die Macht und das Recht, die Vorzüge des Kraftwagens und seine privatwirtschaftliche Einstellung mit der Massentransportfähigkeit der Reichsbahn und ihrem volkswirtschaftlichen Tarifsystem in Einklang zu bringen, wobei es darauf ankommt, auf beiden Seiten die größte Leistungsfähigkeit zu erzielen.

Alsdann wird es auch möglich sein, alle Methoden der Reichsbahn in diesem Wettstreit, soweit sie lediglich als Ausfluß ihrer finanziellen und organisatorischen Macht zu betrachten sind, durch eine bessere Ordnung zu ersetzen. Ein guter Anfang scheint insofern gemacht, als die Reichsbahn noch im Laufe dieses

---

[2]) Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 (RGBl. Teil II, Nr. 28/1933).

Jahres im reichsbahneigenen Kraftwagenverkehr große Investitionen vornimmt und somit auf dem besten Wege ist, sich des Kraftwagens in größerem Umfange selbst zu bedienen. Ein solches Vorgehen, durch das zwei Gegner der Versöhnung nähergebracht werden, wird gleichzeitig geeignet sein, die Maßnahmen des Gesetzgebers zu erleichtern. Seine Aufgabe kann sich dann darauf beschränken, ein reibungsloses Zusammenarbeiten auf die Dauer sicherzustellen, ohne daß der technische Fortschritt gehemmt wird oder die volkswirtschaftlichen Aufgaben der Reichsbahn eine Einbuße erleiden.

Anlage.

Referentenentwurf für die Schaffung eines Kraftverkehrsmonopols [1]).

Abschnitt I.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Ausschließliches Beförderungsrecht des Reiches.

1. Die Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr (Kraftfernverkehr) ist ausschließlich Sache des Reiches. Ausgenommen hiervon ist der Kraftfernverkehr der staatlichen Polizei der Länder, soweit er zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben erforderlich ist, sowie die Mitnahme von Gegenständen des Reisebedarfs in Kraftfahrzeugen, die nach ihrer Bauart ausschließlich für die Personenbeförderung bestimmt sind.

2. Als Kraftfernverkehr gilt jede mit Kraftfahrzeugen ausgeführte Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen außerhalb einer Nahzone von 50 Kilometern, die vom Mittelpunkt des regelmäßigen Standorts des Fahrzeuges aus gerechnet wird. Für die Ermittlung der Grenze dieser Zone sind die kürzesten Verbindungen auf öffentlichen, für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebenen Wegen maßgebend. Der regelmäßige Standort jedes Lastkraftfahrzeugs muß der Polizeibehörde angemeldet sein. Er ist am Wagen durch Anschrift kenntlich zu machen.

§ 2.

Verkehr in der Nahzone.

Die Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen mit Kraftfahrzeugen in der in § 1 Ziffer 2 genannten Nahzone wird durch die Bestimmungen dieser Vorschrift nicht berührt.

---

1) Veröffentlicht in der Speditions- und Schiffahrts-Zeitung vom 3. 6. 1932 Nr. 23 S. 358.

Abschnitt II.

Rechte und Pflichten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Kraftfernverkehr.

§ 3.

Betriebsrecht.

Der Kraftverkehr wird, soweit es sich nicht um Beförderungen der Reichsbahn im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben handelt, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen unter Aufsicht des Reiches ausschließlich durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft betrieben. Diese ist berechtigt, den Betrieb entweder selbst auszuführen oder sich zu seiner Ausführung anderer Unternehmer zu bedienen.

§ 4.

Betriebspflicht.

1. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist verplichtet, in bestimmten, von wichtigen Verkehrsmittelpunkten ausgehenden Verkehrsverbindungen öffentliche Kraftfernverkehre einzurichten und zu betreiben. Die Verkehrsmittelpunkte und Verkehrsverbindungen werden von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers festgelegt.

§ 5.

Nichtbetriebspflichtiger Kraftfernverkehr.

§ 6.

Beförderungszwang.

1. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, im Rahmen der durch § 4 festgelegten Betriebspflicht Beförderungsverträge abzuschließen.

§ 7.

Beförderungspreise, Tarife.

1. Die Preise für die Beförderung sind auf der Grundlage der Selbstkosten des Kraftfernverkehrs der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und unter Berücksichtigung der besonderen Vorteile und der besonderen Eigenart des Kraftwagens so zu bemessen, daß der gemeinwirtschaftliche Aufbau des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nicht gefährdet wird. Zu den Selbstkosten des Kraftfernverkehrs gehören auch die anteilig auf ihn entfallenden Abfertigungs-, Lade-, Werkstatt-, Verwaltungs- usw. kosten des Reichsbahnunternehmens.

Während der ersten fünf Jahre ihres Betriebsrechts ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verpflichtet, für den Kraftfernverkehr eine besondere Wirtschaftsrechnung aufzustellen. Während dieses Zeitraums ist für alle dem Kraftfernverkehr dienenden Kapitalanlagen eine Verzinsung von 1% über dem jeweiligen Reichsbankdiskont vorzusehen. Die Tilgung der Kapitalaufwendungen soll während dieses Zeitraums unter Zugrundelegung einer mittleren Lebensdauer der Fahrzeuge von sechs Jahren erfolgen. Für andere Einrichtungen und Anlagen sind Tilgungsfristen nach den für sie in der kaufmännischen Wirtschaftsführung üblichen Grundsätzen einzuhalten.

2. Als Entgelt für die Beförderung vom Versand- bis zum Bestimmungsort wird eine nach Eisenbahnkilometern zu berechnende Fracht erhoben, die ebenso wie das Entgelt für bestimmte Nebenleistungen (Nebengebühren) durch den Tarif (Kraftwagentarif) festzulegen ist. Die Frachten und Nebengebühren sind so festzusetzen, daß die Frachten und Nebengebühren der vergleichbaren Eisenbahnbeförderungen nicht unterboten werden.

Vor der Festsetzung und vor wesentlichen Änderungen des Tarifs ist die Ständische Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen zu hören, deren Verkehrsausschuß zu diesem Zwecke, wie in § 4 (1) vorgesehen, zu verstärken ist.

Der Tarif ist bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden. Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber dem Tarif ist verboten und nichtig.

Abschnitt III

regelt die Rechte der Reichsregierung. Erlaß einer Verkehrsordnung für den Kraftfernverkehr (KVO.) (§ 8) stellt die Aufsichtsrechte der Reichsregierung klar (§ 9) und befaßt sich in § 10 mit dem Auskunftsrecht der Reichsregierung.

Abschnitt IV

enthält die Strafvorschriften §§ 11 bis 13.

Abschnitt V.

Übernahme von im Kraftfernverkehr benutzten Fahrzeugen und im Kraftfernverkehr tätigen Personen.

§ 14.

Übernahmepflicht.

Die Deutsche Richsbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, die im Kraftfernverkehr bisher benutzten Fahrzeuge auf Antrag des Verfügungsberechtigten für eigene Rechnung käuflich zu erwerben, es sei denn, daß zwischen ihr und dem Verfügungsberechtigten eine Vereinbarung zustande kommt, nach der sie sich der Fahrzeuge des Verfügungsberechtigten zur Ausführung des Betriebes nach § 3

bedient. Auch in diesem Falle ist jedoch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft berechtigt, die Fahrzeuge jederzeit noch nachträglich nach den Grundsätzen des § 16 anzukaufen.

§ 15.

Die Übernahme der Fahrzeuge kann nur verlangt werden, wenn

a) der Antrag binnen drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung von dem Eigentümer bei der für seinen Wohnsitz zuständigen Reichsbahndirektion gestellt worden ist,
b) die Fahrzeuge nachweislich während der beiden letzten Jahre überwiegend und wenigstens jährlich an 200 Tagen im Kraftfernverkehr verwendet worden sind. Sind die Wagen erst innerhalb der letzten zwei Jahre neu beschafft worden, so vermindert sich die Anzahl der Tage, während der sie im Kraftfernverkehr verwendet sein müssen, entsprechend,
c) die Fahrzeuge sich in einem gebrauchsfähigen und betriebssicheren, den polizeilichen Vorschriften entsprechenden Zustand befinden,
d) die zulässige Tragfähigkeit der Maschinenwagen mindestens 5 To. beträgt. Von der Übernahme sind Fahrzeuge mit Kettenantrieb, Zugmaschinen und Fahrzeuge, deren Herstellungsdatum vor dem 1. 4. 1927 liegt, ausgeschlossen.

§ 16.

Übernahmepreis.

Als Übernahmepreis der Fahrzeuge gilt ihr Zeitwert am Tage ihres Ankaufs durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Der Übernahmepreis luftbereifter Fahrzeuge ist jedoch in keinem Falle höher als der Neubeschaffungspreis des entsprechenden Fahrzeugtyps am Tage des Ankaufs, vermindert um soviel Sechstel des Neubeschaffungspreises, wie die Fahrzeuge Jahre alt sind. Bei Fahrzeugen mit hochelastischer Vollgummibereifung beträgt der Übernahmepreis höchstens ein Fünftel ihres seinerzeitigen Anschaffungspreises.

§ 17.

regelt die Feststellung der Gebrauchsfähigkeit und die Feststellung des Übernahmepreises.

§ 19.

Ausschluß weiterer Entschädigungsansprüche.

Weitere als die in diesem Abschnitt vorgesehenen Ansprüche können nicht geltend gemacht werden.

Quellen- und Literaturverzeichnis.

1.) Quellen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A vom 1. 10. 1928 (RGBl. 1928, Teil II Nr. 26).
— Abteilung B vom 1. 3. 1932 mit Nachträgen I—V.
— Teil II Heft C I a (Frachtsatzzeiger) vom 1. 1. 1932.

Deutscher Eisenbahn Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif Teil I vom 1. 10. 1931 (RGBl. 1931, Teil II Nr. 28).

Dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. 10. 1931 (RGBl. 1931, Teil I Nr. 67).

Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. 10. 1931 (RGBl. I Nr. 68).

Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. 10. 1928 (RGBl. 1928, Teil II Nr. 26).

Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. 8. 1924 (RGBl. II S. 272) in der Fassung vom 13. 3. 1930.

Gesetz über Kraftfahrlinien (Kraftfahrliniengesetz)vom 26. 8. 1925 (RGBl. 1925, Teil I S. 319).

Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. 4. 1917 (RGBl. Nr. 73).

Verordnung über Kraftfahrlinien v. 20. 10. 1928 (RGBl. 1928, Teil I Nr. 37).

2.) Literatur.

a) Selbständige Werke.

Acworth, M. W.: The Elements of Railway Economics (Oxford 1924). Deutsch unter dem Titel: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Wien 1926.

Arndt, P.: Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft, Leipzig (Teubner) 1913.

Baumann, J.: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin (Deutsche Verlagsgesellschaft) 1931.

van der Borght, R.: Das Verkehrswesen, 3. Auflage, Leipzig (Hirschfeld) 1925.

Büsch, J. G.: Sämtliche Schriften über die Handlung (Band VI) Hamburg 1826.

Egert, H.: Der Kraftwagen im Deutschen Verkehrswesen, Halle 1929.

Esch, E.: Gutachten zum Problem: Eisenbahn und Kraftwagen, Köln 1931.

Giese, E.: Die Wirtschaftlichkeit des Personen-Überlandverkehrs, Berlin 1930.

Hein, G.: Der Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Dresden (Limpert) 1932.

Heinrich, A.: Die Wettbewerber der Reichsbahn, insbesondere der Kraftwagen, Berlin 1929.

Hellauer, J.: System der Welthandelslehre, 1. Band, 1. Teil, Berlin 1920.

— Nachrichten- und Güterverkehr. Berlin und Wien 1930.

List, Fr.: Das deutsche National-Transportsystem, Altona 1837.

— Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems. Leipzig 1833. (Neu aufgelegt in Reklams Universalbibliothek unter Nr. 3669).

Loebner, W.: Die finanziellen Auswirkungen der Reichswasserstraßenpolitik von 1918—1930. Leipzig 1931.

Lotz, W.: Verkehrsentwicklung in Deutschland, Leipzig 1900/1920.

Mellerowicz, Konr.: Grundlagen rationaler Verkehrsorganisation, Wirtschaftsheft 8 der Frankfurter Zeitung 1932.

Merkert, E.: Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen. Berlin 1927.

Michalski, F.: Prinzip der Preisdifferenzierung. Marburger Sozialök. Sammlung 1932.

Moormann, K.: Das Tarifwesen (Leitfaden für den Verkehrsdienst) Heft 1, Berlin 1925.

Müller, K. A.: Wechselbeziehungen zwischen Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft und Allgemeinwirtschaft. Berlin 1931.

Napp-Zinn, A. F.: Eisenbahn und Kraftwagen. Köln 1931.

Philippovich, E. von: Handbuch des öffentlichen Rechts, 4. Abt. Volkswirtschaftspolitik 2. Teil, Tübingen 1907.

Pirath, Carl: Die Eisenbahnen und ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel. Stuttgart 1927.

Rentsch, B.: Straße und Kraftwagen. Das neue Wirtschaftsbündnis. Halle (Boerner) 1933.

Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken. 3. Aufl. Berlin 1931.

Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2. Aufl. Berlin 1918/22.

Schmalenbach, E.: Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik. Leipzig 1930.

Scholz, W.: Kraftwagen und Eisenbahn (Herausgegeben vom Reichsverband der Automobilindustrie E. V.) Berlin 1929.

— Grundlagen einer Verkehrsteilung zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr. Berlin 1930.

Spieß, W.: Tarif, eine enzyklopädische Studie. Berlin 1931.

Treitschke, von: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert 4. Buch. Berlin 1890.

Vogt, J.: Kraftverkehrsmonopol für den Güterfernverkehr, herausgegeben vom Pressedienst der Reichsbahn, Berlin 1932.

Wiedenfeld, K.: Transportwesen (Grundriß der Sozialökonomie, V. Abt., 3. Teil), Tübingen 1930.

— Der volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel und die deutsche Wirtschaftslehre des 19. Jahrhunderts (in der Schmoller-Festgabe 1908, 2. Bd.).

Winzeler, E.: Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien, Bern 1924.

b) Zeitschriften, Denkschriften u. Nachschlagewerke.

Allgemeiner Tarifanzeiger, Wien 1933.

Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben von der Hauptverwaltung der DRG., Berlin seit 1878 (zweimonatlich).

Auto-Presse-Dienst, herausgegeben unter Mitwirkung des Reichsverbandes der Automobilindustrie Berlin seit 1928.

Denkschrift über das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, verfaßt vom Lochte-Ausschuß der DRG. Mainz 1927.

Der Deutsche Ökonomist, Wochenschrift für Wirtschafts- und Finanzfragen, Geld- und Realkreditwesen. Berlin (Heymann-Verlag) Jahrgang 1930/33.

Der Deutsche Volkswirt, Zeitschrift für Politik und Wirtschaft. Berlin Jahrgang 1929/31.

Der Eisenbahnfachmann, Berlin (H. S. Hermann) Jahrgang 1932.

Der praktische Betriebswirt, Zeitschrift des Verbandes deutscher Diplom-Kaufleute, 13. Jahrgang. Berlin 1933.

Die Reichsbahn, (Amtl. Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft) Berlin seit 1925.

Deutsche Wirtschaftszeitung, Organ des DJHT. Berlin (Jahrgang 1930).

Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart, Verhandlungen der Fr. List-Gesellschaft Berlin (Reimar-Hobbing) 1928.

Eisenbahn und Kraftwagen, Denkschrift des Studienausschusses beim Deutschen Industrie- und Handelstag, Berlin (Heymann) 1930.

Eisenbahn und Kraftwagen, zur Denkschrift des DJHT. (herausgegeben vom RDA.), Berlin 1931.

Geschäftsberichte der DRG. für 1930—1932, erstattet von der Hauptverwaltung der DRG., Berlin.

Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost für das Rechnungsjahr 1929/30, erstattet vom Reichspostministerium.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl. Leipzig. (Artikel Eisenbahnen).
Internationale Wirtschaft, herausgegeben von der intern. Handelskammer, Paris XXI. Jahrgang.
Magazin der Wirtschaft, Berlin, Jahrgang 1930.
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Berlin. 28. u. 29. Jahrgang.
Mitteilungen des Langnamvereins, Düsseldorf (Jahrgang 1930).
Niederschriften des Güterverkehrsausschusses des VDEV. 1930.
Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, Denkschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Hauptverwaltung) Berlin 1930.
Speditions- und Schiffahrtszeitung, Berlin. Jahrg. 1928—30.
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Stat. Reichsamt Berlin.
Verkehrstechnik, Berlin (Jahrgang 1926—31).
Verkehrstechnische Woche Berlin (Jahrgang 1927—31).
Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reichs, 1932.
Wirtschaft und Statistik, herausgegeben vom Stat. Reichsamt Berlin (5. u. 6. Jahrgang).
Wirtschaftsdienst, Weltwirtschaftliche Nachrichten, Hamburg XIV—XVI, Jahrgang.
Zeitschrift des Preuß. Stat. Landesamts, Berlin 1931.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Berlin seit 1922.
Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, Berlin, Jahrgang 1927 und 1931.
Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure (VDI.) Berlin (Bd. 75).
Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, seit 1850 (wöchentlich).

Lebenslauf.

Als Sohn des Edelsteinschleifermeisters Jakob Weichel wurde ich am 9. Oktober 1898 zu Nahbollenbach geboren. Ich bin evangelischer Konfession. Von Herbst 1909 ab besuchte ich ein Jahr das Gymnasium zu Diedenhofen (Lothr.) und alsdann die Oberrealschule zu Saarbrücken. 1916 zum Heeresdienst eingezogen, nahm ich 1¾ Jahre an den Kämpfen der Ost- und Westfront mit Auszeichnung teil. Ich wurde zum Vizewachtmeister und Offz.-Asp. befördert und erhielt später den Charakter als „Leutnant". Nach Kriegsende besuchte ich wieder meine frühere Lehranstalt und bestand am 19. 12. 1919 die Reifeprüfung. Anschließend studierte ich an der Universität zu Bonn 1 Semester Mathematik und Naturwissenschaften und vom W.-S. 1922/23 ab an der Universität Frankfurt a. M. Wirtschaftswissenschaft. Aus gesundheitlichen Gründen (Kriegsdienstbeschädigung) und wegen beruflicher Tätigkeit mußte ich das Studium wiederholt unterbrechen. Am 2. Juni 1927 legte ich an der Universität Frankfurt a. M. die Diplomprüfung für Volkswirte ab und bestand hier am 20. Dezember 1933 die mündliche Doktorprüfung.

Otto Weichel.

Lebenslauf.

Als Sohn des [illegible] Jakob Weickel wurde ich am 9. [illegible] zu [illegible] geboren. Ich bin evangelischer Konfession. Vom Herbst 1909 ab besuchte ich [illegible] (Pfalz) und alsdann die [illegible]. 1916 zum [illegible] eingezogen, nahm ich [illegible] teil. [illegible] Ich [illegible] und [illegible] am 10. 12. 1919 die Reifeprüfung. [illegible] studierte ich an der Universität [illegible] und Naturwissenschaften und vom W.-S. 1922/23 ab an der Universität Frankfurt a. M. [illegible]. Die [illegible] und [illegible] das Studium [illegible]. Am [illegible] Juni 1927 legte ich an der Universität Frankfurt a. M. die Diplomprüfung für [illegible] ab und bestand hier am 20. Dezember 1928 die mündliche Doktorprüfung.

Otto Weickel.